

Mars - Avril 2019

# Speedster

#049

L'UNIVERS DES PORSCHE CLASSICS

## SPORTS D'HIVER



Les Porsche Classic en vedette au GP Ice Race



## 911 RSR Turbo

La double vie du prototype (R5),  
première 911 Turbo de l'histoire !

BEL : 7,60€, LUX : 7,60€, CH : 12,50 FS,  
MAR : 73 DH, CAN : 12\$, DOM/TOM : 7,60€

Honore  
M 03714 - 49 - F: 6,80 € - RD

**DAGE DESIGN DS935**  
La douce folie des années 80 !

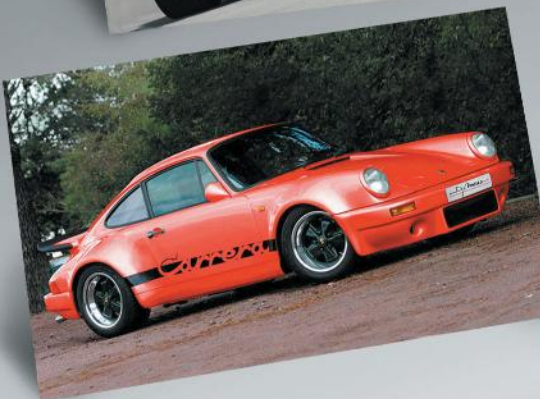


# D. Moris

## STYLING

### NOSTALGIE ANNÉES 70

KITS 911R - 2,3 ST - 2,5 ST - 2,4 S - 2,7 RS - 2,8 RSR - 3,0 RS - 3,0 RSR - Groupe IV - 934



... EQUIPEMENTS DE CARROSSERIE  
ET HABILLAGES INTERIEURS CARBONE  
POUR 924, 944, 928, 964, 993,  
BOXSTER 986 et 987, CAYMAN, 996, 997.

31  
ans  
d'excellence

**D.MORIS** STYLING - Av. Bertho - 44500 LA BAULE - FRANCE - TEL. 02 40 60 64 64 - FAX 02 40 60 23 38

E.mail: [d.moris@orange.fr](mailto:d.moris@orange.fr) - [www.d-moris.com](http://www.d-moris.com)

## SPEEDSTER

est un bimestriel édité par la SFEP  
(Société Française d'Édition de Presse),  
société du Groupe de Presse Michel Hommell

Adresse postale de la rédaction :

Speedster/SFEP  
Z.A., 9 rue Jules Chambrelent, 33740 Arès.  
Tél. : 05 56 03 90 90.  
Fax : 05 56 03 90 99.  
www.speedster-magazine.com  
E-mail : speedster.magazine@gmail.com

### Abonnements et VPC :

Speedster, 60643 Chantilly CEDEX  
Tél. : 01 45 36 20 36 - abo.hommell@ediis.fr  
Directrice marketing clients : Sabine Aguera  
01 47 11 22 96 - saguera@hommell.com  
Responsable Marketing Direct : Carène Petit,  
cpetit@hommell.com - 01 47 11 22 97  
Responsable du développement numérique :  
Hélène Regnaud - hregnaud@hommell.com

### Service des ventes :

Responsable des ventes : Alexandre Campi  
01 47 11 20 12 - alexandre.campi@sfp.fr  
Vente au numéro (réservé aux marchands de  
presse) : Nicolas Mayolle : 01 47 11 20 11  
diffusion@hommell.com

### Rédaction :

Directeur de la publication : Michel Hommell  
Directeur général : Jean-Claude Lebon  
Rédacteur en chef : Josué Chevrel  
jchevrel@hommell.com  
Oni collaboré à ce numéro : Hilaire,  
David Masson, Rémi Dargegen, Axel Catton,  
Egil Nordlien, Keno Zache, Steve Hall,  
Mathieu Bonnevie, Jean-Loup Lefeissier  
Directeur artistique : Thierry Pousseur  
Rédacteurs graphistes : Franck Pellaton,  
Julien Bée  
Secrétaire général de rédaction : Éric Cowez  
Secrétaire de rédaction : Frédéric Vicente  
Secrétaire : Cindy Betin  
Responsable Promotion et Partenariats :  
Karine Léade, 01 47 11 22 39,  
kleade@hommell.com  
Fabrication : Loïc Rossigneux  
01 47 11 22 63, lrossigneux@hommell.com  
Informatique éditoriale :  
Directeur des systèmes d'information :  
Christophe Denis, assisté de Francine Barrillet  
Responsable Systèmes et réseaux :  
Dominique Leblay  
Chef de projets éditoriaux :  
Patrick Surbled, assisté d'Arnaud Rolland  
Support technique : Cédric Lienhardt  
Chef de projet Web : Sabine Gros La Faige  
01 47 11 20 39, sgroslafaige@hommell.com

### Impression :

Circle Printers  
30 allée de la Recherche - Bruxelles.  
Distribution : Presstalis  
Commission paritaire : 0221 K 90715  
I.S.S.N. : 2112 6526  
Dépôt légal : à parution  
S.A.S. au capital de 4017024 euros.  
RCS Nanterre B 333454148.

### Publicité :

SPEEDSTER est régi par Profil 18-30 :  
134 bis, rue du Point-du-Jour,  
92517 Boulogne-Billancourt CEDEX.  
Tél. : 01 46 94 84 24. Fax : 01 46 94 00 90.  
Directeur commercial : Thierry Remond  
Directeur pôle auto : Xavier Paindavoine  
Directeur de clientèle : Olivier Villeneuve  
ovilleneuve@profil-1830.com  
Directrice technique : Elisabeth Girouard

### Administration et siège social :

48-50, bd Sénard, 92210 Saint-Cloud  
Tél. : 01 47 11 20 00  
Principaux actionnaires : Michel Hommell, SMA,  
P-DG : Michel Hommell.  
Directeur général : Jean-Claude Lebon.  
Photos de couverture : Keno Zache,  
Rémi Dargegen, Steve Hall



Mathieu Bonnevie



# A

u moment de boucler ce numéro de presque-début-de-printemps, l'actualité offre tous les thèmes imaginables pour vos servir un édito chargé en prises de position mordantes et tranchées. Mais en ce presque-début-de-printemps, plutôt que la morosité sociale sur laquelle

nous laisserons volontiers les confrères s'épancher, nous nous focaliserons avec optimisme sur les premiers rayons de soleil de la saison, et toutes les perspectives qu'ils ouvrent. Survoler le calendrier, y repérer les sorties Classics dans le secteur ou bien plus loin, soulever le coin de la housse et constater que Miss 911 vous réclame un peu d'attention, un petit lustrage, de nouveaux balais d'essuie-glace. Et pourquoi pas un peu de compagnie, sur la place vide à côté de la sienne. Notre petite excursion à Rétromobile confirme que certaines choses redeviennent envisageables sur

un marché qui s'est nettement assagi, et duquel se détournent progressivement les "loups de Wall Street" partis faire des affaires ailleurs. C'était monté si haut que ça ne redescendra pas si vite, mais la tendance de 2018 est bel et bien confirmée. Mécaniquement, ça fait un peu de ménage parmi les "nouveaux acteurs" du secteur qui s'étaient placés ces dernières années sur un créneau jusque-là lucratif. Finalement, ceux qui passent à travers les tempêtes sont généralement ceux qui sont animés par la passion, qui vivent la Porsche pour l'automobile qu'elle représente et le rêve qu'elle entretient plus que pour le profit qu'elle génère. Certains professionnels savent encore dénicher des pièces exceptionnelles, d'autres s'attachent à rendre le rêve accessible. C'est ce qui fait la particularité de la marque : il y en a pour tous les budgets et tous les usages. Pour tous les passionnés...

Josué Chevrel  
speedster.magazine@gmail.com  
www.hommell-magazines.com

# Speedster

#049 MARS - AVRIL 2019

PROCHAIN NUMÉRO EN KIOSQUE LE 29 AVRIL 2019



44



16



34



62



28



68



58



52



22

[www.speedster-magazine.com](http://www.speedster-magazine.com)

## 6 NEWS

L'actu de la Porsche Classic, et pas seulement...

## 10 STUFF

Une sélection d'objets liés à l'univers Porsche

## 12 LITTÉRATURE

La bibliothèque du Porschiste, ses nouveautés

## 14 COMPTE-TOURS

Le panorama des montres Porsche

## 16 WORK IN PROGRESS

Moteur. Action !

## 18 FOCUS

Brute de décoffrage – 400R Gunther Werks

## 22 SPYDER SPIRIT

Glöckler G-P 1500 – 1952 – Racing

## 28 CONTRE-PRESSION

Rétromobile – 2019

## 34 DÉDOUBLEMENT DE PERSONNALITÉ

911 Carrera RSR [Turbo] – 1973 – Racing

## 44 L'ÉVEIL DES SENS

911T – 1971 – Racing

## 52 LA REINE DES NEIGES

356 Pré-A – 1951 – Classic

## 58 SPORTS D'HIVER

GP Ice Race 2019 – Zell am See

## 62 TORNADE SUR LES BLACK MOUNTAINS

911 Turbo – 1987 – Classic

## 68 CHAMPION DU MONDE

Portrait – Patrice Goueslard

## 72 ULTIME CÉLÉBRATION

Porsche 70 ans – Autoworld Bruxelles

## 76 MODELS

Les nouveautés du modèle réduit Porsche

## 78 CALENDRIER

Les dates incontournables de la saison

## 79 PETITES ANNONCES

Les Porsche Classics actuellement en vente



## 51 ABONNEMENT

Ne cherchez plus, recevez Speedster chez vous !

Pour vous abonner ou commander un numéro :  
[www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)  
 Pour connaître votre point de vente le plus proche :  
[www.trouverlapresse.com](http://www.trouverlapresse.com)

# Jean BUSER

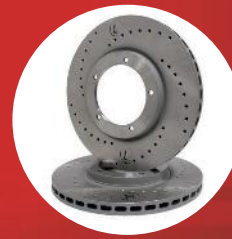
Pièces détachées pour Porsche



MOTEUR



ECHAPPEMENT



FREINAGE



ALIMENTATION  
- ESSENCE



EMBRAYAGE  
- BOITE DE  
VITESSE



LIAISON AU SOL



CARROSSERIE



ECLAIRAGE



ELECTRICITE



ATELIER



## RÉPARATION

COMPTEURS, BOITIERS, TRIANGLES ...



Retrouvez nos offres spéciales  
directement sur votre mobile.  
(Iphone, Android, ect...)  
Installez l'application gratuite  
"QR Code City" puis photographiez  
le tag ci-contre.

31, rue Fulgence Bienvenüe - 92230 GENNEVILLIERS  
Tél : 01 41 40 00 00 - Fax : 01 41 40 07 81

[WWW.JEANBUSER.COM](http://WWW.JEANBUSER.COM)



## Custom Builds CarBone

CarBone passe la vitesse supérieure. Après s'être concentré sur l'édition de pièces originales, avoir développé des procédés innovant pour la réfection de commodos, puis mené ses propres projets de restauration, l'équipe polonaise se lance dans les réalisations à la carte avec des propositions intéressantes. Certes la vue extérieure est un peu chargée, elle est un concentré du catalogue qui comprend roues spéciales, galerie de toit et les stickers en tous genres par lesquels la société s'est fait connaître. Vous remarquerez qu'il n'est pas ici question de backdating, la 964 reste une 964. Le catalogue désormais bien fourni de pièces custom ouvre un vaste champ de personnalisation dans l'habitacle, entre les matériaux de sellerie décalés, les ceintures assorties, les compteurs au design soigné, les sièges adaptés à l'usage. CarBone a aussi développé un kit d'habillage qui redessine les pontons et le tunnel en réinterprétant la console centrale. Les sources d'inspiration sont multiples, toutes les bonnes idées peuvent être discutées, l'équipe ne demande pas mieux que de repousser les limites... [www.car-bone.pl](http://www.car-bone.pl)



## Portes ouvertes MCG Propulsion

Les 13 et 14 avril, MCG Propulsion organise un week-end portes ouvertes dans ses nouveaux locaux en bordure de l'A36. L'opportunité, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, de rendre visite au spécialiste Porsche et de mesurer sur place les compétences d'une équipe totalement dévouée à la marque, et qui a construit sa renommée sur les restaurations sérieuses, les backdatings et les préparations circuit particulièrement efficaces. Occasion également de rencontrer Clément, Thierry et toute l'équipe, et de s'extasier devant l'infrastructure toute neuve dont ils se sont dotés au service de leur art. Rendez-vous donc en ce week-end de mi-avril dans la Z.A. De l'Allan, à Vieux Charmont (25600). [www.mcg-propulsion.com](http://www.mcg-propulsion.com)

## Axes de papillons Webcon

Webcon, qui proposera dans les semaines qui viennent la réédition des carburateurs Weber 40 et 46 IDA3C, a déjà remis au catalogue certains de leurs composants dont les axes de papillons souvent indispensables à la réfection des carburateurs Weber originaux, et qui n'étaient plus disponibles depuis plus de vingt ans ! Sont désormais refabriqués l'arbre principal, deux arbres "esclaves" distincts pour les rampes droite et gauche, ainsi que le coupleur.

[www.webcon.co.uk](http://www.webcon.co.uk)



## Walter Röhrl au FIA Hall of Fame

Depuis la cérémonie parisienne du 30 janvier dernier, Walter Röhrl est le premier pilote intronisé au Hall of Fame de la FIA qui ne soit pas un ancien Champion du Monde de Formule Un. C'est sa carrière de Rallyman débutée en 1968 qui est honorée. Dès 1972, il intègre une équipe d'usine, remporte quatre fois le Monte-Carlo pour quatre marques différentes, et deux fois le titre de Champion du Monde des Pilotes. En 1981, il court pour Porsche en 924, deviendra durant les années 80 essayeur dans le développement de la 964 Carrera 4, mission qu'il remplira aussi pour les supercars 959, Carrera GT et 918 Spyder. Depuis 1993, il est aussi ambassadeur de la marque.

## Accessoires de bureau AutoArt

AutoArt, le fabricant japonais de miniature automobile de belle facture, dérive parfois sur quelques accessoires de bureau à thématique automobile. Directement issus de l'univers Porsche, nous avons retenu le lot de quatre roues Fuchs au 1/18 dont les pneus d'environ 39 mm de diamètre sont de vraies gommes. Pour effacer ! Quant au moteur de 911 avec sa turbine jaune à onze pales, il s'agit d'un porte-lettres... Réf. 40169 & 45576 [www.autoartmodels.com](http://www.autoartmodels.com)



Pièces détachées neuves pour votre Porsche.  
Que pour votre Porsche.

# ROSEPASSION.com

**Encore plus de pièces...**

pour votre 356 911 912  
914 924 928 930 944  
964 965 968 986 987  
993 996 997 boxster  
cayman ou cayenne

Commandez nos catalogues sur le site :  
PIÈCES 911 et PIÈCES SPORT.

**NOUVEAU  
SITE  
INTERNET**

**ROSE PASSION**

Recherche par mot-clé  
Saisie par référence

Choix du véhicule  
Mon compte  
Mon panier

Toutes les pièces pour tous les véhicules !  
Porsche 206, 911, 912, 914, 924, 928, 930, 944, 964, 965, 968, 986, 987, 993, 996, 997, Turbo, GT2, GT3, RS, Boxster, Cayman et Cayenne !

SÉLECTIONNER VOTRE VÉHICULE

911 911 Turbo 996 996 GT3 996 Turbo

Année: \* Modèle: \* Carrosserie: \* Boite: \* Vendeur: \* Recommencer \*

Nos GARANT  
1995  
1996  
1997

et les DOM-TOM  
Ils pour votre véhicule et vous serez livrés dans les  
territoires d'Outre-Mer.

suivi des colis via Chronopost International  
Suivez pas à pas votre commande depuis le paiement jusqu'à réception.

ahh

**ROSE PASSION** propose en vente par correspondance  
des pièces neuves pour tous modèles **à partir de 1950...**

Pour une commande simple et rapide, sélectionnez vos pièces  
directement sur notre site internet : **[www.rosepassion.com](http://www.rosepassion.com)**



Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930 - Mail [contact@rosepassion.fr](mailto:contact@rosepassion.fr)  
ROSE PASSION - BP 70095 - 54803 JARNY CEDEX

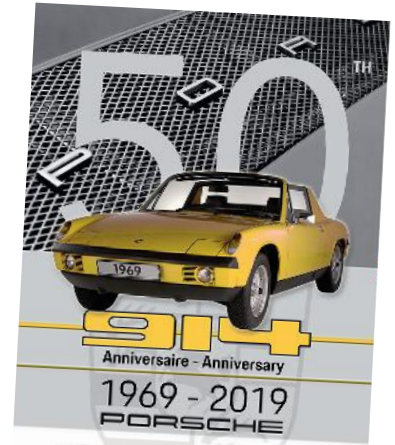




## Prorider GT Cruising France 19 au 21 septembre 2019

Le Gerry que vous connaissez comme animateur de Wheeler Dealers France organise depuis plusieurs années les Prorider GT Cruising à la découverte de la Californie et de sa culture automobile. Aujourd'hui, il introduit le Prorider GT Cruising France, en partenariat avec le Centre Porsche Roissy. Au programme de ce road trip de trois jours de Paris à St-Tropez, des routes sélectionnées, des escales à des tables étoilées, un hébergement de grande classe, des sessions de roulage sur le Circuit de Lédenon, des moments et des rencontres que vous ne devriez pas oublier. Sont éligibles les GT modernes, supercars et Classics sportives parmi lesquelles évidemment toutes les générations de 911...

Renseignements, tarifs et inscriptions sur [www.prorider-gt-cruising.com](http://www.prorider-gt-cruising.com)

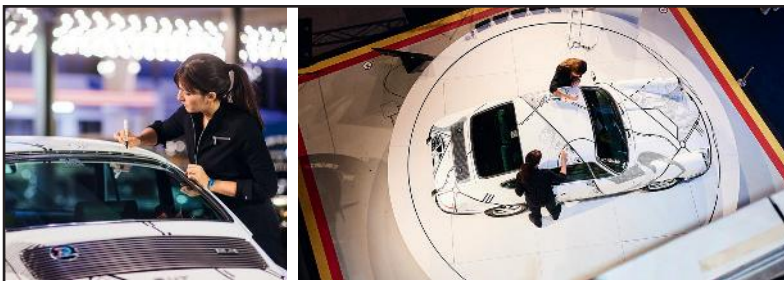


**FÊTE DES CLASSICS  
8-9 JUIN 2019**  
SAINT RÉMY DE PROVENCE - CHÂTEAU DE MASSILLIAN



## Fête des Classics

Le staff de la Fête des Classics se renouvelle et remet à plat le programme pour affiner encore l'événement, véritable institution dans le monde de la Classic en France. Ainsi, c'est toujours le Château de Massillan, nouveau cadre d'exception depuis 2017, qui accueillera les participants à la Fête le dimanche, mais l'avant-fête du samedi abandonne le parking poussiéreux d'Avignon au profit du cadre enchanteur de Saint-Rémy-de-Provence. Cette treizième édition, dédiée aux 50 ans de la 914, vous emmènera en balade sur les routes du Tour de France Automobile original. À ne manquer sous aucun prétexte. Infos et inscriptions sur [www.mediterranee-porsche.fr](http://www.mediterranee-porsche.fr)



## Art Car by Louves à Autoworld

Le 13 décembre dernier, soir de l'inauguration de l'exposition dédiée aux 70 ans de Porsche à Autoworld Bruxelles, le collectif féminin belge Louves a réalisé une performance artistique live sur une 911 2.4T, après une longue phase de préparation en atelier. Avec le concours de Vander Høeghen et de 911 Motorsport, la Porsche issue de la JFD Collection d'Anvers a été préparée par Dam's Grafix via un covering intégral blanc, comme une toile vierge sur laquelle se sont exprimées les filles dans leur style empreint de légèreté, mêlant avec équilibre lignes et motifs monochromes en multipliant les techniques. Sous les yeux d'un public conquis, elles ont signé une Art Car qui restera le "souvenir" de l'expo inoubliable qui vient de fermer ses portes. [www.louves.be](http://www.louves.be)

## Journée Circuit Anneau du Rhin

Le 17 mars, Jet Set Cars organise sa première journée circuit de l'année sur l'Anneau du Rhin, près de Colmar (68) en présence de moniteurs agréés. Les véhicules à vocation sportive de toutes les marques sont les bienvenus, même les plus anciens, dans la limite de quarante voitures, pour pouvoir profiter sans gêne des 3,7 km du grand tracé. La piste est ouverte de 9:00 à 17:00, et le déjeuner est compris. Renseignements complémentaires et bulletin d'inscription sur [www.jetsetcars.fr](http://www.jetsetcars.fr)



## Carrera GT "Recommissioned by Porsche Classic"

C'en est fini du dogme des voitures restaurées uniquement aux spécifications d'origine ! Ce que Porsche Classic appelle "Recommissioned" ce sont ces restaurations dont les commanditaires profitent pour apporter quelques changements à leur goût. Un peu comme si, pour leur deuxième vie, ces voitures bénéficiaient d'un traitement "Porsche Exclusive"... Cette Carrera GT, commandée par un client américain, a été dévoilée au Porsche Expérience Center d'Atlanta en marge de la vente RM Sotheby's en octobre dernier. Le premier travail a consisté en un désassemblage intégral jusqu'à la monocoque carbone, matériau dont le temps finit par jaunir et dépolir la surface. 350 heures de sablage et de vernis plus tard, elle était la base d'une reconstruction originale ; La carrosserie passe du gris au Oak Green, teinte apparue dans les années 70 mais jamais vue au catalogue de la Carrera GT. Elle est relevée de touches dorées sur les plénums d'admission et les branches des roues, dont la couronne est traitée comme de l'alu poli. À ceci près que, le polissage altérant structurellement le magnésium, c'est un placage d'argent qui rend l'effet brillant ! Pour s'harmoniser, l'habitacle reprend des notes de "vert chêne" associé à un tissu Pepita en clin d'œil aux 901, et un cuir Bourgogne utilisé jusque sur les commandes d'aérateurs... [www.porsche-classic.com](http://www.porsche-classic.com)





PORSCHE 911 2,7LS TARGA 1977 - BEIGE SAHARA 516

**CLASSIC**  
Autostore

# SÉRIE G



classic-autostore.fr

## Votre Porsche assurée également sur circuit

A l'exception des compétitions et épreuves chronométrées

Assureur depuis plus de 30 ans de véhicules  
de Prestige et de Collection



## Jean-Maurice JACQUES

Agent Général Allianz  
3, Rue des Rolliers  
CS 90032  
30820 Caveirac  
Orias : 07021827

Tél 04 66 27 95 27  
Fax 04 66 27 95 20  
Mail: jacqujm@allianz.fr

Tarifs en ligne sur le site  
[www.jacques-assurances.com](http://www.jacques-assurances.com)

- \* Assistance VIP avec rapatriement vers un garage spécialisé sans limitation de kilométrage
- \* Formules illimitées ou au forfait kilométrique
- \* Gestion personnalisée des sinistres avec suivi à partir de votre mobile



**Allianz** 

## 1 Huile Tour Auto 2019 Motul

Partenaire du Tour Auto, Motul a préparé pour cette édition 2019, vingt-huitième du nom, un bidon collector associant les couleurs de l'événement à celles de la marque, et illustrant chaque étape sur la tranche. Collector parce qu'il ne sera produit que 2000 bidons de deux litres de 300V, la 100 % synthétique de Motul, de grade 15W50. Disponible contre 49,90 euros sur [www.motulclassic.com](http://www.motulclassic.com)



## 2 Porsche 911 RSR

### LEGO Technic

Après une 991 GT3 RS qui aura fait sensation, la fructueuse collaboration entre Porsche et LEGO Technic se poursuit avec une 911 RSR moins ambitieuse mais tout aussi réussie. Une fois assemblées, les 1 580 pièces composent une belle bête de 50 cm de long, 20 de large et 13 de haut, dont moult mécanismes sont opérationnels, depuis la direction jusqu'aux pistons du flat six en passant par les portières. Réf. : 42096. [shop.lego.com](http://shop.lego.com)



## 3 Coupé Laguiole

Laguiole donne une deuxième vie à une vieille Porsche ! À partir de pièces de carrosserie originales de 911 comme il le fait avec des morceaux du Concorde ou du paquebot France, l'atelier aveyronnais façonne les lames des couteaux de sa collection Coupé Laguiole. Disponible sur [www.laguiole.com](http://www.laguiole.com)



## 5 Porsche Design 180

Nicolas Beaulieu s'est imprégné de l'univers Porsche Design pour élaborer cette fragrance dont les notes de tête mêlent cardamome, ananas, orange, citron et pamplemousse, alors que les notes de cœur associent sauge, café glacé et poivre noir. Ce sont bois de cèdre, vétiver et vanille qui constituent les notes de fond. Tant de choses dans un si léger flacon en aluminium à la finition mate. Tournez la base noire d'un demi-tour (180°), et le bouton vaporisateur apparaît. Dans le sens inverse, il disparaît... 50 et 100 ml. En boutiques Porsche Design et sur [www.porsche-design.com](http://www.porsche-design.com)

## 4 Pink Pig & RSR Heel Tread

La spécialité de Heel Tread, c'est la chaussette. Oui mais uniquement de la belle chaussette inspirée des plus grandes icônes du sport automobile. Par exemple la 917/21 "Pink Pig" des 24H du Mans 1971, ou la 911 RSR des championnats 73-74. Camaïeu de rose à pointillés pour la première, bleu et rouge du nuancier Martini pour la deuxième. Des chaussettes tricotées sans coutures dans une fibre 80 % coton, 17 % polyamide et 3 % élasthanne, et disponibles contre 10 euros sur [historicdriver.com](http://historicdriver.com)



# PASSIONAUTO.COM

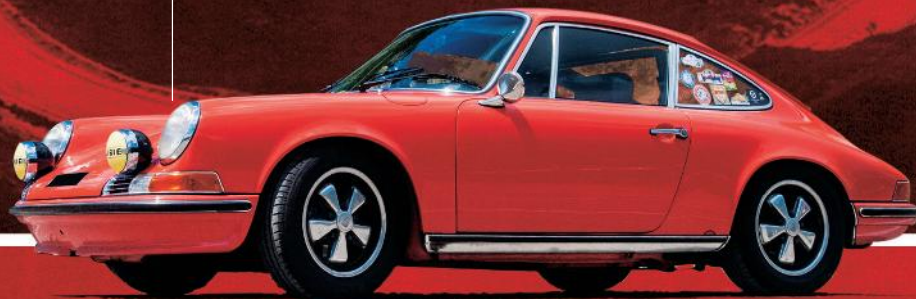
Les pièces pour entretenir, réparer, restaurer ou optimiser votre PORSCHE

Suspension

Freinage

Moteur

Liaison au sol



*Votre Porsche est faite pour rouler !*

Particuliers, professionnels,  
sollicitez nous pour fiabiliser et entretenir vos autos avec des pièces de qualité,

*elle mérite le meilleur.*

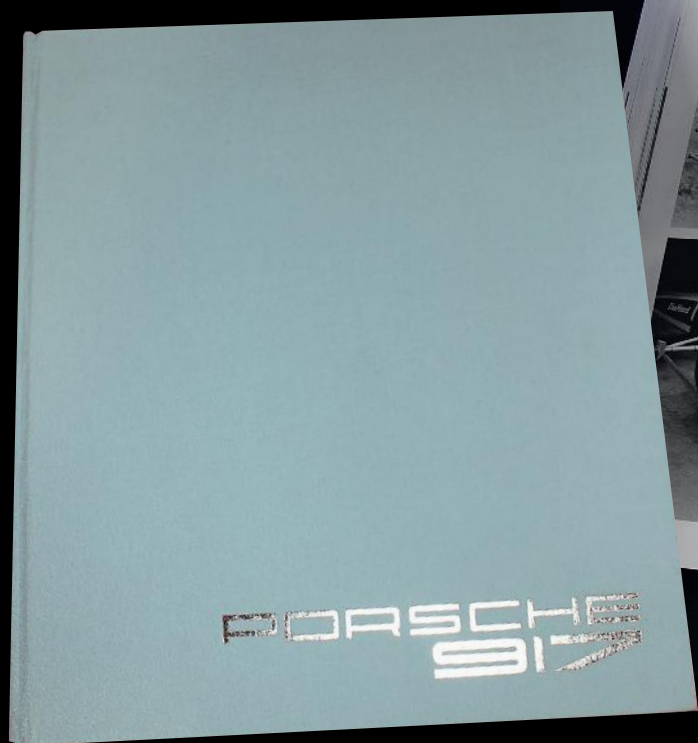
*Une question, un conseil.  
Consultez-nous !*  
**02 47 747 911**

**40 000 PIÈCES EN LIGNES**

Un service premium en toutes circonstances

[www.passionauto.com](http://www.passionauto.com)





# PORSCHE 917

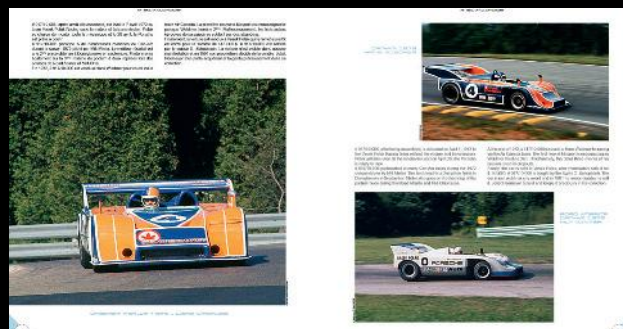
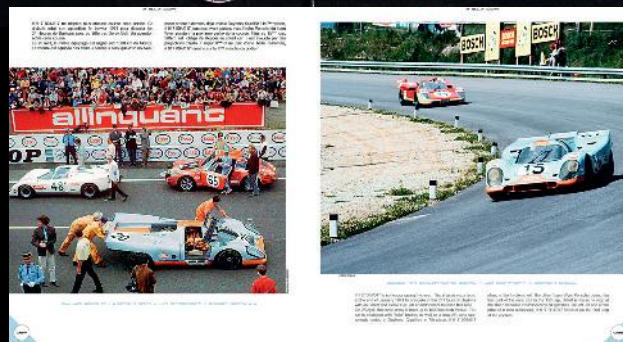
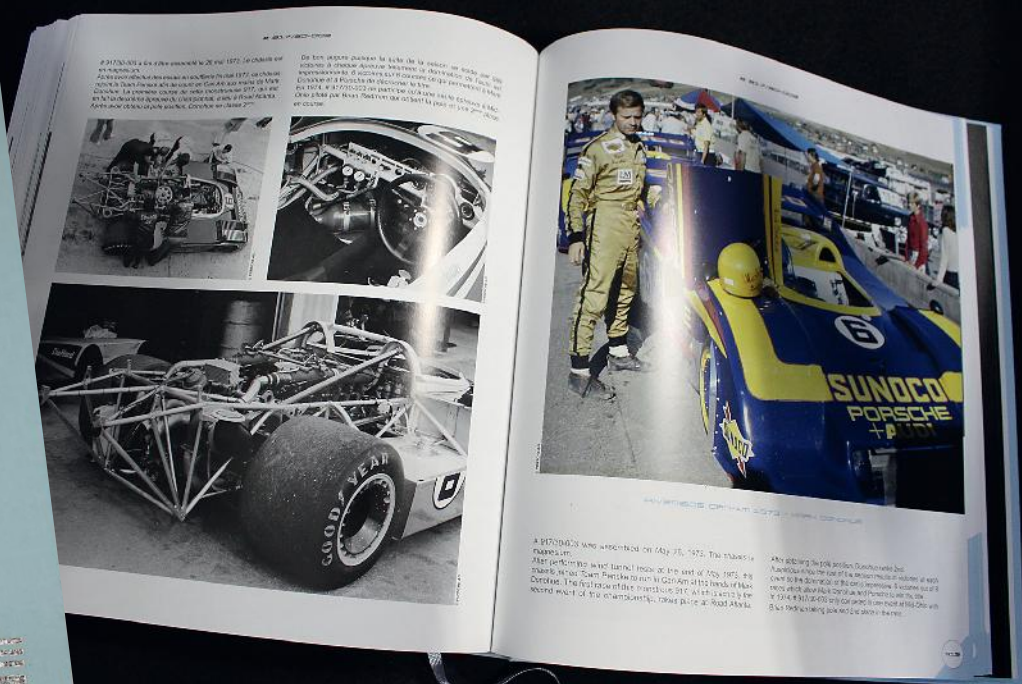
icône du Sport Automobile, la 917 a déjà fait couler beaucoup d'encre, noirci des pages, des livres entiers, certains considérés comme références, signés par des auteurs respectés. Très humblement, après s'être passionné pour le sujet, Laurent Gauvin a considéré que le cinquantième anniversaire de la 917 était l'occasion de corriger les petites inexactitudes qui y circulaient encore dans un ouvrage qu'il sera toujours présomptueux de considérer comme définitif, mais qui s'approche du sans-faute !

Depuis qu'il est tout jeune, Laurent Gauvin a ce quelque chose dans les veines qui dépasse la curiosité. Lorsque papa l'emmenait sur le tout proche Circuit de Charade, un des hauts lieux du sport automobile à l'échelle mondiale (s'y sont tenus quelques Grand Prix de Formule Un), le petit Laurent prenait des notes, listait des résultats, écrivait ses impressions, griffonnait des détails. Il faisait pour lui, rien que pour lui, le compte rendu de ce qu'il vivait, grand reporter pour son journal que lui seul lisait. Il s'est formé seul, et jeune, à la rigueur journalistique, au recoupement d'informations, à la vérification des sources, à la rédaction... Depuis son premier *Sport Auto* à douze ans, il a dévoré plusieurs milliers de magazines comme modèles, et plus de 500 livres. Jamais très loin de là où ça fait *vroom*, il a vu arriver le cinquantième anniversaire de la 917 comme une opportunité inespérée d'exprimer sa sensibilité pour l'investigation et la rédac-

tion au service d'un thème qui le fascine, d'une auto pas comme les autres. Un monstre sacré.

Si la 917 est une voiture de course mythique, c'est d'abord une Porsche, ce qui n'est pas la moindre des qualités pour Laurent Gauvin qui avoue une affection particulière pour la marque de Stuttgart, son histoire, sa philosophie. Il avait déjà accumulé notes personnelles et archives sur le sujet, mais c'est directement à Zuffenhausen qu'il est allé puiser une montagne d'informations et de documents. À la source... Dans les archives classées au Musée, qui lui ont été totalement accessibles, il a collecté les éléments pour reconstituer l'histoire de la 917 en général, de son développement, de sa carrière, de ses évolutions, à partir de plans, de notes et de communications internes, d'innombrables photos d'époque. Une matière abondante qu'il ne fut même pas possible de compiler en un seul ouvrage. Mais au-delà du travail sur les registres, il s'est intéressé aux incohérences persistantes, aux énigmes sur lesquelles d'autres ont fait

l'impasse, par facilité, par manque de temps peut-être, ou par confiance aveugle dans des registres pas à jour... Le jeu des numéros de châssis, par exemple. Le livre contredit des certitudes, et rétablit des identifications fiables, étayées par des preuves, comble des ruptures de filiations, particulièrement dans l'histoire moderne de certains châssis... Après plus d'un an et demi de recherches fouillées, d'investigations, de rencontres et d'interviews, il livre un travail qui peut être considéré comme le plus abouti concernant la 917. Le développement du modèle, poste par poste et la vie détaillée de chaque châssis, y compris les Spyder 917/10 et 917/30, font l'objet d'un chapitre dédié. Ce qui en fait un ouvrage exhaustif, qui justifiait bien de créer spécialement sa propre maison d'édition ! En français et anglais. Préface de Gérard Larousse. Format 31x27 cm. Couverture et étui rigides entoilés. 568 pages. Série limitée à 917 exemplaires numérotés et signés. Syllabe Editions. 450 euros. ISBN : 9782490726004. [www.syllabe-editions.com](http://www.syllabe-editions.com)



Entretien / Vente de Pièces / Restauration / Performances / Recherche de véhicules

35 ans de savoir-faire  
et plus de 10000 références  
au service de votre passion

de la tôlerie à la sellerie  
moteur, freinage, châssis, ...



**By**AUTOPASSION



contact@byautopassion.com

33 (0)4 74 87 05 41

Chavanay - FRANCE

et toujours sur  /byautopassion

# 356

*Classic parts France*



pièces - réparation - restauration  
achat - vente

[www.classic-parts.fr](http://www.classic-parts.fr)

0049 681 68 57 666

## PATRICK AMARU

Sellerie automobile - Spécialiste Porsche



Tous les produits de sellerie sont visibles et  
disponibles à la vente sur le site :

[www.sellerie-amaru.fr](http://www.sellerie-amaru.fr)

118 rue de l'égalité 59160 LOMME

Tél. : 0 320 098 058

### Alpina Startimer Chronograph Shadow

La nouvelle série Shadow réinterprète les codes d'élégance et de sportivité d'Alpina en y ajoutant une note technologique sous la forme d'un bracelet connecté mesurant par exemple le nombre de pas, les calories brûlées et vos cycles de sommeil. Boîtier inox 44 mm traité PVD noir, étanche à 100 m. Verre saphir antirayures. Cadran noir mat à index luminescents gris, aiguilles noir poli et gris. Compteurs chronographe. Mouvement quartz AL-372 à 13 rubis. Bracelet "e-strap" cuir noir connecté à l'appli dédiée sur votre mobile. 1 095 euros. [www.alpinawatches.com](http://www.alpinawatches.com)



### Singer Flytrack

La Track1, chronographe qui réinvente le chronographe, auréolé de prestigieux prix horlogers, accueille une petite nouvelle dans la collection Singer Reimagined. La Flytrack épure encore le concept pour donner la priorité absolue à la lisibilité du chronomètre. De la montre traditionnelle, seules restent au centre l'aiguille des minutes et la trotteuse, alors que les heures sont indiquées d'une flèche sur la lunette périphérique qui fait sa révolution en 12h. À la demande, ce sont les deux aiguilles centrales qui passent en mode chronomètre, chacune mesurant la fraction qui lui est propre. L'aiguille des secondes est dotée d'une fonction retour en vol utile pour la mesure consécutive d'intervalles de temps courts. Une seule pression sur le poussoir pour la ramener à zéro, le relâcher pour qu'elle reparte, sans passer par les trois étapes habituelles... Boîtier titane 43 mm, étanche à 100 m. Verre saphir antireflet. Mouvement Calibre à remontage manuel et seconde "flyback", 32 rubis. Réserve de marche 52h. Disponible au printemps 2019. [www.singerreimagined.com](http://www.singerreimagined.com)

### Roue CHR

Les lignes pures et modernes, la lisibilité de la CHR puisent leur inspiration dans le sport automobile des seventies, décennie glorieuse. Boîtier 41,5 mm inox 316L traité PVD brossé noir (One, Two) ou argent, étanche à 50 m. Verre saphir antirayures. Cadran Gun Metal (One), noir (Two) ou Antique Silver (Three). Compteurs 1/20s et minute. Guichet dateur à 3h. Échelle tachymétrique sur la lunette. Mouvement chronographe quartz Miyota. Deux bracelets interchangeables, silicone ou cuir. 260 dollars. [www.rouewatch.com](http://www.rouewatch.com)



### TAG Heuer Carrera Calibre 02T Tourbillon Nanograph

TAG Heuer crée la nouvelle génération de montres Tourbillon en repoussant les limites techniques de son spiral, désormais produit dans ses laboratoires en composite de carbone à partir de gaz naturel. Boîtier titane 45 mm traité PVD, étanche à 100 m. Glace saphir antireflet. Cadran ajouré. Compteurs du chrono et cage du tourbillon plaqués or. Lunette carbone. Aiguilles traitées SuperLuminova. Mouvement Calibre automatique Heuer 02T. Bracelet cuir noir et caoutchouc, fermoir carbone à boucle déployante titane traité PVD. [www.tagheuer.com](http://www.tagheuer.com)

### Porsche Design Chronotimer GP Ice Race Edition

Alors que le GP Ice Race renait 45 ans après sa dernière édition sur les terres même de Porsche Design, le studio célèbre l'événement en créant une édition spéciale de son Chronotimer. Boîtier titane 42 mm traité carbure de titane, étanche à 50 m. Verre saphir antireflet et antirayures. Cadran noir, compteurs petite seconde, 30 mn et 12h. Guichet dateur. Échelle tachymétrique sur la lunette. Mouvement Calibre ETA Valjoux 7750. Réserve de marche 48h. Bracelet cuir Porsche, boucle déployante traitée carbure de titane. 4 952 euros. [www.porsche-design.com](http://www.porsche-design.com)

# L'assurance collection pour toutes!

Au CABINET THÉROND, 4 générations d'assureurs se sont succédées depuis 1911. Chacune, à son époque, a eu la volonté d'innover pour la satisfaction du client. Aujourd'hui, CABINET THÉROND vous fait profiter de toute son expérience pour garantir au mieux votre ancienne, POPULAIRE ou de PRESTIGE, à des prix étonnants.

## Tradition, Sécurité & PRIX EN BAISSSE!

[www.assurances-therond.fr](http://www.assurances-therond.fr)

**DEVIS & SOUSCRIPTION EN LIGNE**



☎ 05 65 10 32 01  
[F] 05 47 55 13 75 - BP 3 - 46130 Bretenoux

CAT - Société de Courtage en Assurances  
Siège Social : 126, rue La Boétie - 75008 PARIS  
RCS - Paris B 330 834 846  
N° ORIAS : 07 001 752 - [www.ontas.fr](http://www.ontas.fr)

05.65.10.32.01

## JET SET CARS

Charles Rupp  
68150 Ribeauvillé  
[www.jetsetcars.fr](http://www.jetsetcars.fr)



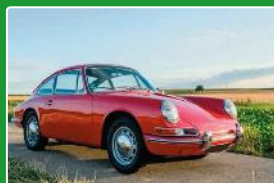
Véhicules de collection et compétition  
Spécialiste RS/IR-VHC  
Cours de pilotage  
Organisation de journées sur circuits



Carrera 2.7 coupé (75)  
restauration totale prix : 190.000 €



997 C2 état superbe 2005  
prix : 45.000 €



911 2.0 (65 - restaurée)  
Idéal base course prix : 180.000 €

911 Carrera 2.7 Coupé-Matching- (75) 2° main	185.000 €
911 Carrera 2.7 TARGA 1975 (rare)	175.000 €
911 S 72 orange- Recaro sport-restauration totale	190.000 €
911 S 2.2 TARGA 70 - Restauration totale	200.000 €
928 GT -1° main - 88 Mkms -BV Mec	59.000 €
964 RS + modele Club Sport	à partir de : 179.000 €
Carrera 3.2 84 -TOE révisée et expertisée	55.000 €
993 CUP	PS.D
993 Coupé 4S (97)- TOE-Cuir ; etc	88.000 €
993 RS (95) (2 véhicules)	PS.D
993 RS Club Sport usine avec immat. Française (95)	PS.D
993 Targa (96) Noir métal	69.000 €
997 Cabriolet	49.000 €
997 Coupé C4 de 2007	49.000 €
997 CUP 2006 (12Mkms) Moteur + BV révisés	69.000 €
FERRARI - F 355 coupé- 1995- rouge	PS.D
FERRARI F 430 27Mkms-Rouge BV F1-2005	95.000 €
Moteur 911 alu 2.0 L - 188 CV & Moteur RS 2.7 (Complets)	
Prix à partir de	39.000 €
356 SC coupé & cabriolet C	PS.D

Pièces neuves + occasion - Kevlar - Carbone  
TEL : 03.89.732.732  
Port. 06.07.67.17.68 - [jetsetcars@wanadoo.fr](http://jetsetcars@wanadoo.fr)

## MCG PROPULSION

### ENTRETIENS ET RÉPARATIONS MÉCANIQUE - CARROSSERIE - RESTAURATION

Rejoignez-nous  
mccpropulsion



- Transformation et réplique à la carte (Backdating), Restauration, Peinture
- Programme d'allègement - Optimisation freinage, châssis
- Vente d'accessoires, pièces VHC, pièces d'occasion
- Réfection et Préparation moteur, boîte
- Préparation Club, Circuit, Rallye, et VHC
- Vente, Dépôt Vente Porsche d'occasion, Hall d'exposition

Zone d'Activité de l'ALLAN  
Allée de la Communauté d'Agglomération  
25600 VIEUX CHARMONT

Tél : 03.84.90.10.70 • [contact@mccpropulsion.com](mailto:contact@mccpropulsion.com) • [www.mccpropulsion.com](http://www.mccpropulsion.com)

# MOTEUR. ACTION!

La cure a démarré dans le précédent numéro de *Speedster*. La 2.7RS entrée à l'atelier Gobin a suscité beaucoup d'interrogations quant au type de restauration qu'elle mériterait au moment de lui rendre son Light Yellow d'origine. Carrosserie hypersaine revue dans les règles, la même question se posait concernant la mécanique.



**R**epeindre une 911 de 45 ans d'âge sans s'assurer de l'état de la base n'aurait pas eu de sens. C'était la conclusion à laquelle étaient arrivés Damien Gault et son client au moment de tracer les plans du rafraîchissement de sa 2.7RS. S'il était établi que la coque devait être mise à nu pour s'assurer qu'aucune mauvaise surprise ne viendrait gâcher le travail dans quelques mois, la réflexion était différente concernant la mécanique. Compte tenu du faible kilométrage que l'ancien propriétaire japonais garantissait, était-il vraiment nécessaire d'ouvrir le bloc pour la seule beauté du geste? Puisqu'il n'y a rien de structurel, il restait possible de remonter tel quel le 911/83 pour le restaurer ultérieurement, le jour où il donnerait quelques signes de fatigue... D'un autre côté, ne serait-il pas plus cohérent, une fois la carrosserie intégralement restaurée, d'y réassembler une mécanique à l'avenant sachant qu'elle accuse tout de même près d'un demi-siècle?

Le choix se portera sur la deuxième option, et les premières constatations vont conforter l'équipe

dans son choix. Objectivement, le premier diagnostic confirme que le moteur n'est pas rongé par l'usure, ni par un quelconque problème aigu. Mais l'examen plus approfondi révèle qu'un si faible kilométrage n'est pas synonyme de moteur neuf lorsqu'il accuse ses 45 ans. Les mesures révèlent des cotes à la limite des tolérances, de l'ordre de 12 à 13 centièmes sur les cylindres lorsque la tolérance est à 15. Des coussinets qui, eux, ne paraissent pas particulièrement usés mais qui portent des taches d'oxydation en surface, ça semble indiquer de longues périodes d'immobilisation. Idem lors des mesures de la pompe à injection. Elle est loin d'être ridicule, elle fournit des débits équivalents mais accuse une régulation typique des moteurs vieillissants. Autant d'indices qui corroborent la certitude que le bloc n'a jamais été ouvert. Sans parler de la colle Loctite des plans de joint, d'une couleur qu'on ne trouve plus depuis les années 90...

Certes, le moteur aurait encore pu avaler des kilomètres avant de se manifester et de réclamer des soins. Mais autant par anticipation que par cohérence avec l'ensemble du projet, c'était le bon

moment pour agir. Démontée jusqu'au moindre goujon, chaque pièce a été contrôlée et nettoyée. La question de la finition extérieure du bloc par mordantage s'est posée, et vite écartée vu son état naturel irréprochable. Tous les plans de joint, lignes d'arbres, embases de carters ont été rectifiés en centre d'usinage 5 axes. Puis toutes les pièces accusant de l'usure en limite de tolérance ont été remplacées, dans le bloc comme dans les culasses, depuis l'ensemble chemises pistons jusqu'aux soupapes avec leurs guides et leurs sièges. Mais toutes les pièces en bon état sont restées en place, comme les papillons dans leurs corps. On s'assure que toutes les finitions, bichromatages, peintures et sablages selon l'origine sont conformes, et le moteur mythique de la RS est prêt à reprendre du service. Avant qu'il ne reprenne sa place, tous les trains roulants auront été remis à neuf.

Il s'est passé quelques semaines encore jusqu'à ce que vous découvriez la 2.7RS terminée à Rétromobile. Une étape de remontage minutieux qui aura aussi concerné l'habitacle avec ses particularités. On en reparle dans deux mois...



# MECATECHNIC.COM

PIÈCES ET ACCESSOIRES POUR VOTRE PORSCHE



ÉCLAIRAGE



Dansk  
BODY PARTS

CARROSSERIE



ÉCHAPPEMENTS



CHÂSSIS



FREINAGE



MOTEUR / EMBRAYAGE

NOUVEAU SITE

+ de fonctionnalités !



FR ES UK NL PT IT



03 20 26 26 33 - 6, Allée Saint-Eloi 59118 Wambrechies France

# BRUTE DE DÉCOFFRAGE



L'été dernier durant la Monterey Car Week, Gunther Werks dévoilait l'exosquelette de sa 400R : une monocoque de 993 dont tout l'épiderme était constitué de carbone apparent. La suite logique devait prendre la forme d'une première 400R dont le même carbone constituerait la finition définitive. Minimaliste...

C'est un exercice délicat auquel s'est livré le préparateur californien Gunther Werks. Des pièces en carbone, quelques artisans à travers la planète sont capables d'en fournir, et de très belle facture, pour des applications automobiles souvent liées à la compétition, généralement exploitées pour le poids plume et la résistance mécanique du matériau. D'autres ont fait leur spécialité du carbone de parement pour

Quelle que soit la forme à laquelle la fibre de carbone est contrainte, elle l'épouse sans aucune déformation, sans bulle et sans pli. Toutes les peaux extérieures sont moulées dans ce composite, mais les montants et la baie de pare-brise, peints en noir, restent en acier, comme tous les éléments structurels de la monocoque.



Finition polie et noire

Finition noire



DISTRIBUTEUR  
POUR LA FRANCE

 17, 18 et 19"

# Jantes Fuchs

CREATION MEYERSBERG

Accessoires FUCHS : casquette, porte-clés, montre, nettoyant...



Tél. **03 82 468 911** - Fax 03 82 468 930  
ROSE PASSION - BP 70095 - 54803 JARNY CEDEX

ROSEPASSION.com



## DECOLOFT 24

### DECO MURALE & MOBILIER D'INSPIRATION AUTOMOBILE



personnalisable selon vos  
envies.

réalisés en matériaux  
composites.

découvrez toutes nos  
réalisations sur Facebook



tel:0625085399

decoloft24@gmail.com



Hoffmann Speedster  
Teile Vertriebs GmbH  
Gerberstraße 138-142  
41748 Viersen  
+49 / 2162 / 9326-0  
info@hoffmann-speedster.com  
Ansprechpartner Österreich:  
Performance Parts  
www.pps-shop.at

*Hoffmann-*  
*Speedster*<sup>®</sup>  
since 1987  
Air-cooled parts and more



Vos accessoires pour Porsche 356, 911, 912, 914

hoffmann-speedster.com



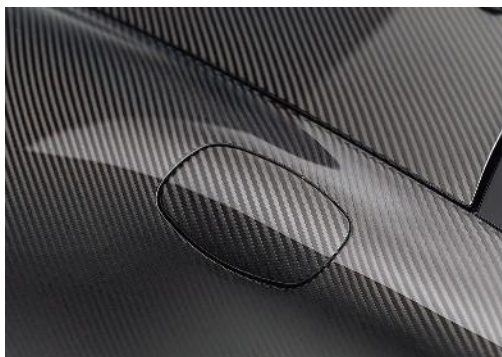
les seuils de portes, coques de rétroviseurs et autres habillages d'habitacle, beaucoup moins technique mais irréprochable de finition. En revanche, produire du carbone à la fois léger, résistant et esthétique nécessite des compétences d'un autre niveau dont peu peuvent se prévaloir. N'est pas Horacio Pagani ou Christian von Koenigsegg qui veut! Seule une poignée de constructeurs – à laquelle on peut ajouter dans le désordre les Bugatti, KTM ou autre McLaren – est capable de fournir aujourd'hui des carrosseries entières en carbone apparent et irréprochable. Parce qu'avant d'être figée dans la résine époxy, la fibre de carbone reste un tissu et qu'un tissu ça s'effiloche, c'est sensible aux accrocs, à l'étirement.

Parce que garder la rectitude d'une trame sur un panneau de carrosserie devient une gageure à l'amorce de la première courbe. Ne parlons même pas d'en croiser deux. Le sergé de carbone n'a pas pour qualités reconnues souplesse et malléabilité. Bref... Sur cet exercice, Gunther Werks démontre un savoir-faire incontestable. Pas un pli, pas une bulle, pas une maille détricotée, et toutes les qualités mécaniques d'une fibre de carbone pré-imprégnée moulée sous vide et cuite en four autoclave comme on le fait en Formule 1 ou en aéronautique, pour participer à la rigidité structurelle de la mono-coque. Et à sa légèreté aussi! En l'état, 400R tout assemblée, elle ne pèse que 1215 kg, soit environ 160 de moins que la

Gunther Werks démontre sa parfaite maîtrise des matériaux composites, mais pas seulement. Les détails comme les phares sont la preuve du soin apporté au design, et le moteur de la Carrera est passé à 3.8 pour développer 400 ch. Ainsi dotée, la 400R peut toiser une 991 GT3 sur circuit. Parce que le châssis est aussi optimisé.

993 Carrera originale, alors qu'elle mesure 15 cm de plus aux ailes pour absorber des pneus de 335 mm (à l'arrière, et 295 mm à l'avant) bien plus lourds. Mais l'allègement drastique court d'un pare-chocs à l'autre en passant par l'habitacle, qui fait la part belle à la fibre de même nature.

Par conséquent, les qualités dynamiques de la 400R sont louées par toute la presse qui en a pris le volant. Grâce à son 4.0 air-cooled préparé par Ed Roth (le même Ed Roth qui assemble les quatre cylindres Emory-Rothsport Outlaw-4 pour les 356 Emory Motorsports), la 993 adopte des performances du calibre d'une GT3, jusque sur les circuits, où elle se permet de narguer la petite jeune à coups de chronos...



**ART**  
RESTORATION

Restauration et entretien de  
**PORSCHE 911, 914 & 356**

Atelier dédié aux Porsche refroidies par air.

La passion et le souci du détail  
imprègnent chacun de  
nos gestes pour embellir et  
fiabiliser votre Porsche.

**Patrick Pugin**  
Tel : 06 69 52 95 42  
**Strasbourg**



[www.art-restoration.eu](http://www.art-restoration.eu)

**Speedster**  
**100 % PORSCHE CLASSIC**  
POUR VOTRE PUBLICITÉ  
CONTACTEZ OLIVIER VILLENEUVE

Tél. : 01 46 94 84 24 / Fax : 01 46 94 00 98  
ovilleneuve@profil-1830.com

A CLASSIC PORSCHE PARTS STORY

your partner for: Porsche 356, 911/912, 964, 993



**JOMAPARTS.COM**  
porsche classic parts

Gefusilleerdenlaan 29 - 9600 Ronse, Belgium  
T +32 55 21 30 13 - F +32 55 20 70 69  
info@jomaparts.be - www.jomaparts.be

# SPYDER SPIRIT

Quelques années après la Seconde Guerre mondiale, l'Allemand Walter Glöckler se lance dans la fabrication de véhicules de compétition, certains ayant même influencé le développement de la Porsche 550. L'un d'eux, un modèle de 1952, réside désormais en Californie aux mains de Herb Wysard, qui nous a dévoilé les secrets du bolide...

**Texte et photos** David Masson (photos additionnelles courtoisie Herb Wysard)







1 Notez les superbes panneaux en aluminium qui habillent le cockpit minimaliste.

2 Jantes Porsche? Non, il s'agit de modèles qui équipaient d'origine les BMW 328.

3 Comme dans les années 50, le tableau de bord accueille une instrumentation Veigel et VDO.

4 Les vitres latérales type "ailes de mouette" permettent d'accéder facilement à l'intérieur.



Avant 1953, quelques pilotes avaient déjà créé leur propre voiture de course à partir de pièces de 356. Walter Glöckler en a conçu six successives, qui ont potentiellement inspiré Porsche dans la conception du Spyder 550 RS.





**A**près deux exemplaires de préproduction en 1953, Porsche lance la fabrication de la 550 1500 RS Spyder, qui marquera le sport automobile de l'époque. Cette légère baignoire à roulettes s'avéra particulièrement efficace sur circuit, y compris face à des véhicules plus puissants. Son succès s'explique notamment par un châssis conçu intelligemment et son moteur innovant placé juste derrière le pilote – le fameux "Carrera 4 arbres". Développant entre 80 et 100 ch, ce 1498 cm<sup>3</sup> permet au bolide doté d'une carrosserie en alu d'atteindre 220 km/h, un véritable exploit durant les fifties.

Les historiens de la marque prétendent que la 550 suit les traces de plusieurs autos construites par des pilotes privés, qui utilisaient des Porsche comme source de pièces. Au sein de cette petite flotte, on retiendra les véhicules mémorables réalisés par Walter Glöckler (1908-1988), businessman adroit et bricoleur de génie. Il fabriqua six "Porsche Specials" entre 1950 et 1954, certaines se faisant particulièrement remarquer lors de compétitions diverses et variées.

Entre les deux guerres, Walter s'intéressait déjà aux objets mécaniques, jusqu'à devenir revendeur d'autos et motos. La vie s'avéra bien plus difficile au sortir de la Seconde Guerre, mais il parvint à retourner à ses premières amours, d'abord comme revendeur officiel Volkswagen, puis Porsche en 1950. Cette seconde concession existe toujours sous le nom de Porsche Zentrum Frankfurt, retenant aussi son nom d'antan, Otto Glöckler Sportwagen GmBh – Otto était le père de Walter.

## Contre toute attente

On peut volontiers imaginer que Walter était ravi de devenir concessionnaire Porsche, compte tenu de son penchant pour la compétition automobile. La population allemande s'y intéressait peu immédiatement après la guerre, elle avait d'autres chats à fouetter. Se nourrir est resté une préoccupation jusqu'en 1948. Mais certains bricoleurs feront preuve d'imagination, en créant des bolides avec peu de moyens financiers, comme le démontre la première réalisation de Walter Glöckler assemblée à l'aide de pièces Hanomag (un constructeur de voitures, tracteurs et camions allemand).

Entre 1950 et 1954, Herr Glöckler fabrique six véhicules de course sur base Porsche, en commençant par un modèle mixant une structure tubulaire, une carrosserie en alu et un moteur 1086 cm<sup>3</sup> de 356. Walter et l'un de ses collègues, Hermann Ramelow, réalisent ainsi la première Glöckler-Porsche appelée "G-P 1100". Elle délivre 50 ch avec de l'essence du commerce et 62 ch avec un mélange à base d'alcool. L'engin fut suivi d'une seconde création à moteur Porsche signée Glöckler/Ramelow en 1951, la G-P 1500 équipée d'un 1500 cm<sup>3</sup> de 85 ch. Elle restera peu de temps en Allemagne, rachetée par l'Américain Max Hoffman, entrepreneur renommé qui distribue alors divers véhicules germaniques exclusifs : Mercedes 300SL, BMW 507... et bientôt Porsche Speedster.

Walter se lance dans la fabrication d'une autre G-P 1500 en 1952, en l'occurrence l'objet de notre article. Trois autres Glöckler-Porsche furent produites par la suite. La liste inclut la G-P 1100 Roadster (1953), la G-P 1500 Super Roadster dotée

d'un 1500 cm<sup>3</sup> de 100ch (1953) et enfin la G-P Coupé (1954). Cette dernière, emmenée par un moteur Carrera 4 arbres, devait théoriquement participer à la Mille Miglia 1954 en Italie. Peine perdue... Le véhicule ne put être terminé à temps pour la course.

## Lien de parenté

Durant ces quatre années, l'usine Porsche garde un œil sur les efforts de Glöckler, et sa petite série de voitures de course jouera ainsi un rôle prépondérant dans le développement des 550 Spyder. Il ne fait aucun doute qu'elles influenceront à la fois le sport automobile et la marque Porsche. L'exemplaire présenté dans nos pages mérite donc toute notre attention!

Contrairement aux deux G-P produites précédemment, le moteur ne se trouve non pas en position centrale, mais à l'arrière comme sur les 356. Le châssis (n° 10447) provient d'ailleurs d'une 356 et en conserve l'empattement de série. Puis l'équipe Glöckler/Ramelow conçoit une coque en alu. Compte tenu d'un poids de 515 kg, on pourrait considérer la voiture comme très légère. Cependant, Glöckler se montre déçu, car elle est plus lourde que ses précédentes G-P...

L'atelier Weidhausen à Francfort se charge de la construction de l'auto. Encore une fois, Porsche semble s'intéresser aux efforts de Walter, le constructeur choisissant le même carrossier pour fabriquer ses deux 550 de préproduction un an plus tard. Si la coque de la G-P 1500 intègre une partie arrière unique, partiellement carénée, le museau s'apparente davantage à une Porsche, du fait de l'utilisation de phares de 356. On remarque

■ Le conducteur peut rapidement démonter le volant, en tournant la grande molette centrale.

■ Cette carapace en alu dissimule une mécanique connue : un flat 4 Porsche 356. La partie arrière du véhicule se démarque par ses lignes uniques, intégrant des feux Hella. Herb Wysard se charge aujourd'hui de la destinée de cette rare Glöckler-Porsche.



6

aussi la présence d'une grille devant le filtre à huile et deux encoches pour améliorer le refroidissement des freins. Comme le confirment les photos d'époque, le roadster court parfois avec un hard-top en alu possédant des vitres s'ouvrant en "ailes de mouette" pour faciliter l'entrée dans le cockpit. Quelques couches de peinture gris métal couvrent la coque, agrémentée d'une bande jaune, caractéristique des autos de Glöckler.

Ouvrez le capot avant et vous découvrirez une paire de réservoirs en laiton, matériau choisi pour sa résistance aux effets corrosifs de l'alcool. Le carburant en question sera d'ailleurs à l'origine de la destruction du carter moteur, mélangeant magnésium et aluminium. Cette mécanique de 1488 cm<sup>3</sup> et 85 ch a depuis été remplacée par un autre 1.5 (utilisant de l'essence du commerce) d'un aspect quasi-identique.

### Futur champion

Avec son châssis de 356, cette troisième G-P s'avéra très efficace en compétition, bien aidée par des freins à tambour de BMW. Walter monte soit des jantes hyper-légères en magnésium ou des modèles typiques de BMW 328, allégées de quelques trous. C'est son cousin Helm qu'on trouve très souvent au volant, avec de bons résultats en compétition. En plus de gagner sa catégorie et d'établir un record de classe au Nürburgring, il remporte aussi le championnat allemand des voitures de sports (classe 1500) en 1952. Un autre pilote, Hans Stanek, participe à plusieurs courses de côte cette même année.

Quelques mois plus tard, le roadster traverse l'Atlantique pour une nouvelle vie aux USA. C'est de nouveau Max Hoffman qui se porte acquéreur de la voiture, l'engageant de suite dans une course à Long

Island en 1953 avec son ami John von Neumann comme pilote – celui-ci deviendra un distributeur Porsche bien connu. L'équipe termine troisième de la classe 1500 cm<sup>3</sup>.

Néanmoins, Hoffman n'est pas tout à fait satisfait de son achat, jugeant l'engin plus lourd que sa précédente G-P. Il le revend donc à Fred Proctor Jr. qui s'empresse de l'engager en compétition, terminant deuxième (trois fois) et troisième (une fois) avec divers pilotes. La G-P n° 3 change encore de mains à plusieurs reprises, avant de devenir aux alentours de 1980 la propriété de Larry Braun, sculpteur automobile renommé basé dans le Colorado. Un début de restauration s'ensuit, sans véritable succès faute de budget. La voiture languit par la suite dans un cabanon...

### Herb la veut

En 2000, un collectionneur la rachète à Braun, en lui promettant d'entreprendre une restauration digne de ce nom. Elle retrouve ainsi son look de 1952, lorsque Helm Glöckler la pilotait. Ce projet ambitieux fut sous-traité non pas aux USA mais en Nouvelle-Zélande, l'atelier Tempero Motor Body Builder effectuant des travaux remarquables vers 2004-2005. L'une des tâches les plus délicates fut la reconstruction du hard-top, en se basant sur l'élément original endommagé lors d'un incendie. Le roadster retrouve son apparence d'antan, intégrant diverses pièces "period correct": jantes BMW, feux arrière Hella, sangles de capots en cuir, réservoirs d'essence en laiton... On retrouve le même souci du détail à l'intérieur, avec les compteurs d'époque, le volant type Banjo démontable et le levier de vitesse avec son embase à loquet, qui empêche d'engager la marche arrière par accident.

Lorsque cette G-P apparaît de nouveau sur le marché voilà une douzaine d'années, Herb Wysard, un passionné de longue date, se montre immédiatement intéressé. Résidant près de Los Angeles, Herb apprécie le sport automobile; il posséda même sa propre écurie d'Indy Car durant les années 70-80! Parmi les pilotes de son équipe, on retiendra notamment Derek Daly et Hurley Haywood, vainqueur des 24 H du Mans à 3 reprises avec Porsche.

Guère impliqué dans la compétition auto de nos jours, Herb continue à s'amuser avec diverses voitures sportives, dont une 356A 1500 GS-GT Carrera de 1957, un rare modèle équipé d'un toit ouvrant avec lequel il participa au Tour Auto 2007 en France. Le coupé gris métal tient compagnie à un "proto", ou plutôt un hommage à la Porsche 917 victorieuse au Mans en 1970. Herb et son épouse Rose utilisent régulièrement cette réplique fidèle, construite par Kraftwerkz en Australie, sur les highways californiens.

Sa Glöckler-Porsche de 1952 n'est pas ménagée non plus, généralement pilotée sur circuit lors de courses historiques. Mais Herb préfère maintenant en confier le volant à son fils Jeff. Il fut d'ailleurs présent lors de la Rennsport Reunion 2018. La famille Wysard expose aussi souvent la G-P lors de manifestations d'envergure internationale, dont Pebble Beach (Californie), Concorso Villa d'Este (Italie) ou Goodwood (GB).

Cette troisième Glöckler-Porsche est incontestablement entre de bonnes mains, grâce à l'intérêt sans limite que lui portent Herb et Rose. Certains puristes bougons argumenteront peut-être qu'il ne s'agit pas d'une "vraie" Porsche... Mais personne ne peut nier l'influence majeure de la Glöckler G-P 1500 sur l'avenir de la marque durant les années 50! ■

1 Sous cet angle, la G-P n° 3 possède comme un air de famille avec la 356. Quelque chose dans le regard... Normal, elle utilise les mêmes phares. La grille centrale permet d'alimenter le radiateur d'huile en air frais.

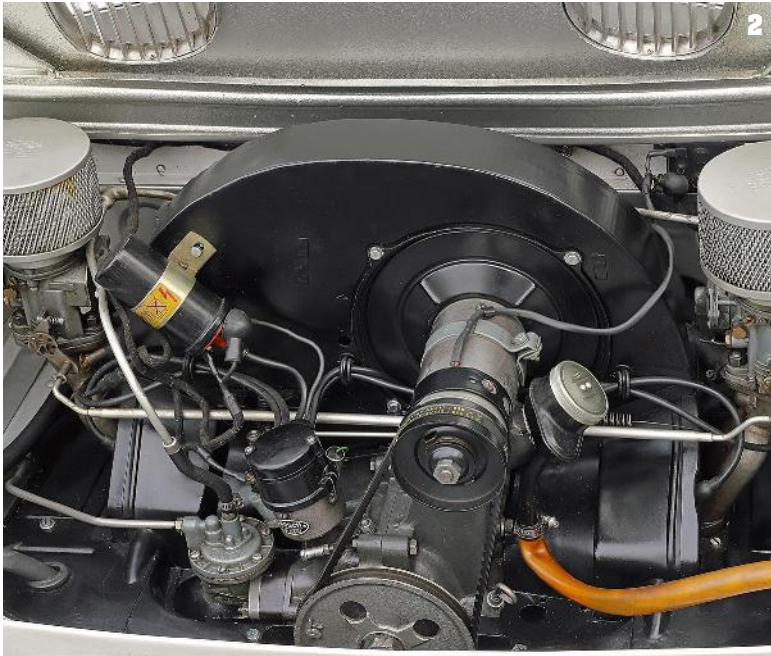
2 Contrairement au moteur 1.5 d'époque, celui qui l'équipe depuis son incendie à l'époque ne fonctionne pas à l'alcool.

3 Les réservoirs furent réalisés en laiton, pour résister aux effets nocifs de l'alcool.

4 Cette photo d'époque démontre que l'auto courait parfois sur piste sans son hard-top.

5 Voici à quoi ressemblait le roadster, avant sa restauration intensive en Nouvelle-Zélande.





Un moteur Porsche dans une voiture ultralégère... En 1952, la Glöckler G-P 1500 remporte le titre de Championne d'Allemagne des Voitures de Sport dans la catégorie, avant de continuer sa carrière aux USA chez Hoffmann.





# CONTRE-PRESSION

Phénomène bien connu des moteurs suralimentés: au lever-de-pied, après lui avoir fait subir une forte charge, le retour de pression qui remonte dans l'échappement freine violemment l'élan du turbo. À Rétromobile, la planète Porsche a semblé marquer le contrecoup d'un millésime anniversaire bien chargé. Juste le temps de remettre gaz! ?...

Texte et photos Josué Chevrel



O n est tous pareils... Sitôt passée la porte d'entrée du Hall 1, le premier réflexe consiste à lever le regard au-dessus de la "ligne d'horizon" pour localiser en altitude la superstructure qui sera notre point de repère pendant toute la visite, généralement blanche et marquée du logo Porsche sous une forme ou une autre. On a pris nos habitudes. En quelques années, le stand officiel Porsche est devenu un point de rendez-vous incontournable, sur lequel la marque communique autour de son activité de réédition de pièces d'origine et fait valoir la légitimité de son réseau à restaurer les modèles anciens. Et tous les ans, l'espace aussi généreux qu'immaculé accueille de récentes réalisations de Centres Porsche Classic ou de Classic Partners, souvent entourées de voitures rares, quand elles ne sont pas uniques, déplacées depuis le Porsche Museum. Mais les annales de Rétromobile retiendront que 2019 fut une année sans. Porsche a choisi de faire l'impasse sur ce qui reste certainement le plus beau salon de la voiture de collection au monde. Mais qui pourra reprocher au constructeur, comme à sa filiale française, de reprendre son souffle après une année 2018 aussi intense, durant laquelle il a enchaîné les célébrations à un rythme effréné, déplaçant week-end après week-end les voitures du musée à travers la planète entière. Et puis, contrariété de planning, Rétromobile a lieu en pleine campagne de lancement de la nouvelle génération de 911 (type 992) qui mobilise les forces vives. Absence excusée. C'est la Fédération Française des Clubs Porsche officiels qui endosse la mission de représenter la marque, ce qu'elle a fait brillamment en mettant à l'honneur un autre anniversaire, celui de la 914.



3



4



5



6

1 En l'absence de Porsche, le stand de Serge Heitz était certainement le plus vaste espace entièrement dédié à la marque.

2 Chez Lady Art Car, on ne s'endort pas sur ses lauriers de la notoriété télévisuelle. Les restaurations atteignent l'excellence !

3 On jouait la carte de l'exotisme avec ce duo de Targa chez GT Souvenirs.

4 935 K3, deuxième des 24H de Daytona 1980.

5 Chez COC Motors on l'a bien compris, une 911 de 1965 parfaitement restaurée vaut mieux qu'un long discours.

6 Une vieille connaissance chez Syllabe Editions, qui publie un nouvel ouvrage de référence sur la 917.



7



8



9



10



11

7 Duo de séries limitées de 911SC très exclusives chez le Breton Classic Autostore, à découvrir très tôt dans Speedster !

8 Si les 911 se sont fait plus rares cette année, la majorité étaient de vraies Classics.

9-10 En volant d'un stand à l'autre, on peut quasiment reconstituer l'histoire sportive de Porsche !

11 Evocation de la 914/6 de Claude Ballot-Lena et Guy Chasseuil, vainqueurs GT aux 24 Heures du Mans 1970.

12 Encore une restauration signée Atelier Gobin.



12



**1** Pour pouvoir faire courir des 962 au Mans au début des années 90, Vern Schuppan avait converti la voiture de course à la route, et homologué la 962CR...

**2** Discrètement posée au milieu de la collection de McLaren sur le stand Richard Mille, la MP4/2 est une Championne du Monde à mécanique Porsche V6 Turbo.

**3** La 2.7 RS Touring dont vous suivez la restauration par l'Atelier Gobin dans nos pages est fraîchement terminée.



**4** ZS Style est fidèle à Rétromobile.

**5** "Brutus", le proto 916 presque passe-partout, mais unique!

**6** Racing Legend Cars veut vous faire courir une vraie course d'un Challenge Porsche espagnol au volant de cette réplique de 917.

**7** La 908/2 fait partie du mythe, comme un des échelons avant la 917...

**8** Au début des années 80, Kremer faisait courir sa propre 936, modifiée en aérodynamique.





Cette absence remarquée a-t-elle altéré l'objectivité avec laquelle nous avons parcouru le salon, il nous a semblé que les Porsche cédaient un peu de terrain à de nouvelles tendances. La "mode" automne-hiver tend à confirmer la Mercedes 300SL dans son statut d'icône et à installer définitivement la Lamborghini Miura à un rang similaire, sans faire d'ombre aux indéboulonnables Ferrari portées par un élan renouvelé. Les grands marchands britanniques et allemands qui, encore récemment, n'envisageaient pas un stand sans une Porsche testent d'autres voies. Pour autant, les Porsche anciennes n'ont pas déserté. Certes en proportion, elles se sont faites plus rares, et peut-être plus désirables en conséquence. D'autant que certains exposants avaient sorti le grand jeu. La palme revient certainement au stand de Serge Heitz, le plus vaste exclusivement dédié à Porsche sur lequel était exposée une savoureuse brochette de 356, relevée d'un duo de Carrera dont il ne fallait pas manquer l'exemplaire vedette : un des deux seuls Convertible D assem-

14

blés avec le mythique "quatre arbres". Le stand Movendi rivalisait avec une autre paire de Carrera dont la pièce la plus remarquable était un Cabriolet Hardtop 2000 GS de 1962. Sur le même stand, une 911 Carrera RS d'origine française, engagée dans les quatorze dernières éditions du Tour Auto original, entre 1973 et 1986. En regard des éditions précédentes, les 2.7 RS se sont faites discrètes; elles se comptaient sur les doigts d'une main. Mais vous aurez repéré la Light Yellow fraîchement terminée par l'atelier Gobin, dont vous suiviez la restauration en léger différé dans *Speedster*.

Sans faire l'inventaire exhaustif des Porsche en présence, force est de remarquer que les spécialistes hexagonaux de la marque ne manquent pas l'événement :

**9** Cabriolet Pré-A 1500 de 1953. Le genre de pièce qui attire les enchères...

**10** 993 GT2 Evo. La plus ultime des "vraies" 911, à refroidissement à air...

**11** En 1991, Porsche avait fourni à l'écurie Footwork un inédit V12 3.5 développant 680 ch à 13000 tr/mn.

**12** L'Angevin GT Passion proposait le grand écart absolu : 60 ch dans un Convertible D de 1959, et 300 de plus dans une 911 Turbo 3.6 dans un état d'origine exceptionnel.

**13** Cette 2.7 RS se distingue par son très faible kilométrage d'origine. Et c'est une première main!

**14** Le Reimois Franco Lembo partageait un espace avec le Toulousain Autoclassic pour mettre Porsche à l'honneur, de la Pré-A de 1952 à la 997 Turbo...

**15** Rarissime ! Deux exemplaires au monde seulement : une 356 Convertible D Carrera.

**16** Une collection d'une centaine de casques de F1 à disperser lors de la vente Artcurial...

Classic Autostore, GT Passion, GT Souvenirs, Lady Art Car, ZS Style, Franco Lembo qui partageait un espace avec Autoclassic... Faut-il relever que les modèles de compétition historiques sont certainement mis en avant plus que chez tout autre constructeur? C'est dans l'ADN... Une 935K3 au palmarès américain intéressant chez Girardo, une rarissime 911R originale (châssis #10) chez Classic Racing Cars, une 904 par-ci, 906 par-là, et puis ces modèles anecdotiques à côté desquels on passerait sans se méfier : sur fond noir chez Richard Mille, au milieu d'une collection de Formule Un McLaren, cette MP4/2 dont seuls les initiés savent traduire le "TAG Turbo" par "motorisation V6 turbo Porsche-TAG". Plus inédite encore (elle n'a pas marqué



*Serge Heitz*



l'histoire de la F1), exposée à côté d'une 908/2 et d'une 936, la Footwork de la saison '91 était équipée d'un V12 Porsche... Au même rayon compétition, nous avons retrouvé une vieille connaissance avec laquelle nous étions partis en balade sur les hauteurs de Monaco, moment magique qui vous a aussi marqués à en croire les nombreux témoignages dont nous ont gratifié ceux d'entre vous que nous avons eu le plaisir de croiser là. 917-037, c'est elle, attirait les curieux et les amoureux de 917 vers le magnifique ouvrage de Laurent Gauvin, qui faisait sa première à Rétromobile. Une nouvelle bible qui va faire référence, et que Gérard Larrousse est passé dédicacer! Hasard de l'implantation, 917-037 faisait bon voisinage avec une jolie réplique de 917 dotée d'un plus modeste flat-six. Racing Legend Car, l'importateur, a mis en place un grand jeu concours permettant de remporter un engagement au volant d'une de ces machines sur une course historique. En montant d'un étage et en changeant de hall, nous allions approcher les lots de la vente aux enchères menée par Artcurial... qui n'aura pas encore eu lieu au moment où nous mettons sous presse. Pas de résultats à vous communiquer, donc, mais seulement signaler que deux Porsche allaient probablement représenter des moments phares de la vente: le Spyder 550A évidemment, mais aussi ce qu'on pourrait prendre de loin pour une austère 914 noire avec un kit GT, qui se révèle être, sous le surnom de Brutus, l'unique prototype de 916 à moteur 2.9 RSR, propriété de Porsche à l'usage de Corina Piëch. Une auto qui résume tout le charme de Rétromobile: on s'émerveille en permanence devant des pièces extraordinaires de toutes marques (le display de DS Chapron pour les cent ans de Citroën était somptueux, comme l'éventail de Miura chez Kidston), par les couleurs et les chromes flamboyants d'autres époques, si bien qu'on n'y prêterait que peu d'attention à des pièces plus discrètes, moins ostentatoires. Mais qui à la deuxième lecture, ou au deuxième tour, se révèle être d'exceptionnelles pépites. Ce ne serait pas aussi, un peu, la définition d'une Porsche?...



1

1 Au milieu des teintes sobres, les deux "belles bleues" sont de très exclusives Carrera.

2 Certains marchands allemands semblent ne pas concevoir la 356 autrement qu'en Carrera...

3 Gérard Larrousse dédicait le livre que Laurent Gauvin consacre à la 917.

4 Ou lorsqu'une 356 B Cabriolet Carrera 2 était équipée d'un HardTop. C'est original...

5 Courbes équilibrées, harmonie parfaites, pneus à flanc blanc, ce cabriolet 1500 de 1954 est une des 356 les plus désirables. À 289 500 euros, pourquoi se priver?...

3



5



7

6 Cette 2.7 RS vue chez Movendi a participé aux 14 dernières éditions du Tour Auto original, de 1973 à 1986 entre les mains de Pierre LeLong.

7 Spyder 550A de 1957. C'est avec ce genre de lots exclusifs qu'une maison d'enchères comme Artcurial cultive sa renommée.



PROJET EUROPA : L'EUROPE REPREND LA ROUTE 31 PAGES TECHNIQUES

**LANCIA PULVIA COUPE** (p. 78)  
 Démontage du train arrière (p. 82)  
**FIAT 500**  
 Démontage moteur (p. 93)

**RESTAURATIONS**  
 Renault 4 Super Turbo (p. 87)  
 Simca Rallye 4 (p. 90)

**FICHES PRATIQUES**  
 Rechercher une pompe à essence (p. 102)

**22 PAGES** DE PETITES ANNONCES

**GAZLINE**  
 VIVRE AU JOUR LE JOUR EN VOITURE ANCIENNE

**VOLKSWAGEN GOLF GTI** (p. 20) **ESSAIS**

**SIMCA 7** (p. 38) **DESIGN SPÉCIAL**

**LANCIA BETA COUPE** (p. 23)

**CITROËN VERMOREL** (p. 66)

**5 ANGLAISES qui font détester (ou adorer) LE BREXIT**

**ANGLOIS** (p. 52)  
**ROBIN** (p. 52)  
**SINGEMAN TIGER** (p. 52)

**4854 YX 45**

En vente chez votre marchand de journaux

Egalement disponible sur notre site [www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)

**CLUB 911 .NET**

SORTIES TOURISTIQUES, CIRCUIT, TECHNIQUE ET GUIDES D'ACHAT, PETITES ANNONCES

**WWW.CLUB911.NET**

1<sup>ER</sup> CLUB PORSCHE INDÉPENDANT FRANCOPHONE

<b>TOURISME</b>	<b>CIRCUIT</b>
[Sud-Est] 10 mars ROULAGE & RESTAURANT	[Centre] 28 Avril RALLYE SOLOGNOT
[Sud-Ouest] 23-24 Mars LA LANGUEDOCIENNE	[Sud-Est] 27-28 avril 5 <sup>EME</sup> CÉVENOLE
[Nord Belgique] 7 avril MAÎTRISE DU VOLANT A VISÉ	[Nord Belgique] 28 avril LESSE ET SEMOIS
[Sud-Est] 7 avril VERDON	[Centre] 10-12 Mai SORTIE MILLEVACHES
[Bretagne] 20-21 Avril SORTIE TERRE	[Rhône-Alpes] 11-12 Mai TRANS'ARDÉCHOISE
	10 mars BUGATTI
	24 mars POUILLY EN AUXOIS Initiation au pilotage
	4 mai BRESSE
	13 mai LURCY-LÉVIS

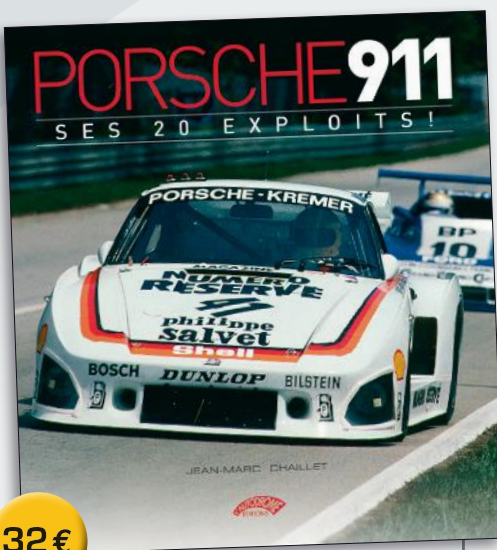
**MICHELIN**

**contact@club911.net / 06.43.34.28.78**

**L'AUTODROME ÉDITIONS**

# PORSCHE 911

SES 20 EXPLOITS !



32€

23 x 25 cm - 128 pages

**Pourquoi les Porsche 911 fascinent-elles autant les amateurs d'automobiles sportives ? Une partie de la réponse est dans ce livre qui montre un filigrane des vingt plus grands exploits de cette voiture hors norme en course ! Des neiges du Rallye de Monte-Carlo à l'asphalte des 24 Heures du Mans, elle a également foulé avec grâce le sable des déserts et s'est même illustrée dans de boueux terrains hors-piste. La 911, c'est un palmarès exceptionnel !**

RETROUVEZ TOUS LES LIVRES DE L'AUTODROME ÉDITIONS SUR [www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com) (à la rubrique Librairie)

SEP ÉDITIONS DE L'AUTODROME, GÉRANT DE LA SEP/SFEP - SIÈGE SOCIAL : 48/50 BOULEVARD SÉNARD, 92210 SAINT-CLOUD  
 RCS NANTERRE B 333 454 148 - SA AU CAPITAL DE 4110336€

## BON DE COMMANDE



À compléter et à retourner avec votre règlement à :  
 SFEP - Service VPC  
 BP 220 - 92212 SAINT-CLOUD CEDEX



Pour tout renseignement :  
 Tél. : 01 47 11 22 86 - E-mail : [abonnements@sfep.fr](mailto:abonnements@sfep.fr)

OUI, je souhaite recevoir ..... exemplaire(s)

# PORSCHE 911

SES 20 EXPLOITS !

au prix de 32€ + 6€ de frais de port et d'emballage

Total : ..... x 32 € + 6 € = ..... €

Je règle par chèque bancaire, à l'ordre de SFEP

ou

Je règle par carte bancaire N° \_\_\_\_\_

Expire le \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ Signature : \_\_\_\_\_

Nom/Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_

Tél. : \_\_\_\_\_ @ : \_\_\_\_\_

Droit de rétraction dans les 14 jours. Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux données vous concernant. Droit de rétraction dans les sept jours.

SDP/PC



# DÉDOUBLEMENT DE PERSONNALITÉ



La carrière d'un prototype d'usine n'a rien du long fleuve tranquille ! Il n'est même pas rare qu'il en enchaîne deux d'affilée. Et qu'entre les deux, pourquoi pas, il soit le cobaye d'obscures recherches visant à décupler sa force. C'est le destin d'une 911 née comme une 2.8 RSR et qui va changer de carrure entre deux saisons. Destin presque banal s'il n'était celui de la première 911 de l'histoire munie d'un turbo...

Nom de code : (R5). Texte Josué Chevrel Photos Rémi Dargegen

Ces deux RSR sont une seule et même 911. Ces deux RSR sont [R5], un "prototype d'usine" qui assumé son rôle de cobaye deux saisons d'affilée, sous deux formes totalement différentes. La première presque classique, avant l'impressionnante mutation digne d'un super-héros de Marvel. Deux vies et finalement deux corps bien distincts pour une seule et même voiture. Une compétitrice à la personnalité double. Le mythe et son fantôme...

## 1973

Les voitures "d'usine" ont un statut particulier dans l'histoire des Porsche de course. Enregistrées dans la nomenclature de Weissach dans la série des [R-], engagées par Porsche pour Porsche, elles servaient deux objectifs parfois difficilement compatibles : gagner autant que possible, pour l'image de la marque à des fins marketing ; et parfois avec la seule vocation expérimentale, pour des développements qui n'aboutiraient à l'homologation que la saison suivante, ce qui amenait certaines de ces machines à courir "hors catégorie" ou dans celle, moins restrictive, des "Voitures de Sport", au milieu des Porsche 908, Matra MS670, Alfa T33, Mirage M6, Ferrari 312, Chevron et autres Lola. D'où leur qualité de "prototypes d'usine"...

Vous connaissez déjà l'histoire de [R1] et [R2], les deux premières RSR de l'histoire, qui ont débuté au Tour de Corse fin 1972 sans grand succès. [R3] et [R4] furent les premières RSR à poser leurs roues sur le sol américain, prêtes pour les 24 Heures de Daytona tout début février. Si Donohue et Follmer n'ont pas pu mener la première jusqu'à l'arrivée, Gregg et Haywood offrent à l'autre la première victoire majeure d'une 911 dans une manche du Championnat du Monde des Constructeurs. Pas seulement dans la catégorie GT... Non, premiers au général devant les Mirage et Matra de la catégorie reine !

[R5] est née sur les chaînes en février 1973 comme la Carrera RS numérotée 911.360.0576, blanc Grand Prix, dotée du différentiel à glissement limité et de l'option M491 qui faisait d'elle une RSR. Soit l'allègement drastique avec lequel avait été homologué le poids minimal, auquel s'ajoutaient les grosses roues avec leurs grosses ailes, leurs gros trains roulants, et l'équipement de sécurité. Et puis ce moteur magique dont les 2808 cm<sup>3</sup>, le double allumage et de menus réglages portaient la puissance autour de 300 ch.

Le 25 mars, elle fait ses premiers tours de roues en public aux 6 Heures de Vallelunga sous le numéro 8 et inaugure avec [R6] la livrée Martini sur une 911. Le partenariat entre Porsche et Martini & Rossi avait été dévoilé à la presse à Paris au début du mois. Entre les mains de Gijs van Lennep et Herbert Müller, [R5] termine à la huitième place, deuxième en GT derrière le duo Follmer-Kauhsen sur l'autre RSR d'usine... Pas mal, mais elle

fera mieux encore aux 1000 km de Dijon quelques jours plus tard, le 15 avril. Le même tandem Müller-Lennep ne termine certes que neuvième, mais s'octroie la victoire dans la catégorie GT. Trois semaines après, le 6 mai aux 1000 km de Spa, ce sont George Follmer et Reinhold Jöst qui prennent les commandes de [R5] au milieu d'un plateau plus fourni et d'une horde de protos plus dense encore qu'en Bourgogne. Verdict: dixième place au classement général, et nouvelle victoire en GT. [R5] écrit son histoire... Si l'on s'en tient à une lecture brute du palmarès, ces deux résultats restent ses plus beaux faits d'armes. Sa prestation suivante, aux 1000 km du Nürburgring le 27 mai, ne restera pas dans les annales, sinon comme sa dernière course de la saison, écourtée par un contact un peu rude avec le rail dans le secteur de Breidscheid, au nord de la piste. Follmer un peu trop vite dans la gauche, impact sur le flanc droit, tête-à-queue, [R5] traverse la piste en marche arrière et s'immobilise en position délicate en sortie intérieure de la courbe. Rien de dramatique pour l'intégrité de la coque, mais à deux semaines de l'épreuve phare des 24 Heures du Mans, il y avait plus urgent pour les équipes de Weissach que de redresser une carcasse meurtrie, d'autant qu'il restait encore quelques RSR vaillantes dans l'écurie officielle. L'usine ne manquait pas d'R!... Le châssis #0576 [R5] est remis. Fin du premier acte. De sa première vie...

## Expérimentale...

Chez Porsche, à peine rentrés du Mans avec la quatrième place d'une "modeste" 911 RSR (Müller-Lennep sur [R7]), on se projette dans la saison 1974 et le développement d'une 3.0 RS et de sa déclinaison RSR. Et sans même attendre que l'une des deux soit prête, on se catapulte dans les nouvelles perspectives que semblent ouvrir les projets de la FIA pour 1975. Il se murmure qu'une catégorie silhouette est en gestation, basée sur des voitures de production homologuées, mais laissant une latitude technique inespérée en termes de moteurs, de châssis et d'aérodynamique. L'opportunité idéale, pour les hommes du département Compétition, de transposer sur la 911 l'expérience acquise pendant deux saisons en Interserie et en Can-Am sur les 917/10 et 917/30 dans une technologie encore inconnue du grand public: la suralimentation par turbocompresseur. Jamais à court d'idées pour interpréter le règlement jusqu'à la moindre virgule, on allait bientôt plancher sous le code projet 930 sur une 911 Turbo de production qui permettrait l'homologation de 911 Gr. 4 et Gr. 5 suralimentées. Mais dans l'intervalle, 1974 allait devenir une saison expérimentale, de recherche et de tests en condition réelle, en course, pour de vrai... Et même si la catégorie Silhouette n'existe pas encore, on fera comme d'habitude: on courra avec les prototypes. Aucune chance de gagner quoi que ce soit avec une voiture dérivée de la série, dans une catégorie où les châssis tubulaires, les moteurs V12 et les fuselages en compo-



1 C'est en configuration 3.0 que Gunnar Racing a choisi de reconstruire [R5].



2 Il est presque impossible de reconstruire aujourd'hui un 3.0 RSR avec les pièces originales, comme la pompe à injection spécifique. Sauf lorsqu'on est Gunnar Racing...



3 Pilote et ingénieur, Sébastien Crubilé prend régulièrement le volant des voitures de course qu'il entretient pour des mises au point sur circuit.

4 Remis à neuf, l'habitacle de la véritable [R5] paraît moins authentique que celui, bien patiné, de la [R5] Turbo reconstruite...



5 Il manquerait la jupe de spoiler rouge pour que [R5] retrouve sa livrée des 1000 km de Dijon 73.

La température côté échappement du turbo peut atteindre 1 000 °C. Autant dire qu'en novcturne, on pouvait repérer une RSR Turbo lancée à pleine charge dans les Hunaudières à la seule vue de l'escargot incandescent collé à son arrière-train...

## Palmarès

25 mars 1973

### 6 Heures de Vallelunga

Martini Racing Team #8  
Gijs van Lennep – Herbert Müller  
8e au général/2e GT

15 avril 1973

### 1 000 km de Dijon

Martini Racing Team #26  
Gijs van Lennep – Herbert Müller  
9e au général/Vainqueur en GT

6 mai 1973

### 1 000 km de Spa

Martini Racing Team #40  
George Follmer – Reinhold Jöst  
10e au général/Vainqueur en GT

27 mai 1973

### 1 000 km du Nürburgring

Martini Racing Team #66  
George Follmer – Willy Kauhsen  
Abandon (accident)

2 juin 1974

### 1 000 km d'Imola

Martini Racing Team #7  
Manfred Schurti – Helmuth Koinigg  
Abandon (turbo)

sites ne sont conçus que pour la course. Malgré tout, on ne peut s'empêcher de penser aux trois victoires majeures des RSR atmo en ce début de saison 73 (Daytona, Sebring, Targa Florio) et de s'imaginer la RSR Turbo plus compétitive encore...

Dans le courant de l'été, Norbert Singer se voit confier la responsabilité du projet 911 RSR Turbo. Il faut un cobaye, pour ne pas dire une mule, [R5] ressort du placard! Il faut aussi s'en tenir au règlement, qui laisse une extrême liberté... sauf dans la cylindrée, limitée à 3.0. Et qui stipule aussi que celle d'un moteur suralimenté se voit appliquer un coefficient de 1.4, ce qui interdit mathématiquement à un moteur turbo de dépasser 2143 cm<sup>3</sup>... À partir du bloc spécifique à la future 3.0RS déjà ébauché, Singer trace ses plans. En associant le vilebrequin des anciens moteurs 2.0, dont la course se limitait à 66 mm, à des cylindres en Nikasil de 83 mm d'alésage, il crée un moteur de 2142,6 cm<sup>3</sup>. La légèreté figurant parmi les contraintes, les bielles sont celles de la 906, en titane, polies, et le bloc est fondu en magnésium, jugé suffisamment endurant pour des courses de six heures. Les culasses empruntées aux anciennes 2.5ST sont assez similaires à celles des 2.4 de série à ceci près qu'elles embarquent deux bougies par chambre. Et que le diamètre des soupapes est encore supérieur aux ST: 47 mm à l'admission, 40,5 à l'échappement, les premières en titane, les secondes en Nimonic, et le refroidissement au sodium pour toutes. Jusque-là, c'est encore relativement conventionnel...

Porsche avait déjà exploré la technologie turbo sur le six à plat, sur un banc moteur à Weissach. C'était un peu avant que Norbert Singer n'intègre l'équipe Porsche. Lorsque nous abordons le sujet avec lui, il se rappelle: « Porsche avait déjà travaillé sur le turbo vers 1969 ou un peu avant. Mais ça ne nous a été d'aucune utilité. Nous sommes repartis de zéro pour développer nos propres idées entre 1971 et 1973 sur les Can-Am. »

Avec ses 2142 cm<sup>3</sup>, le bloc en préparation était quasiment la moitié d'un douze cylindres 4.5 de 917. Par conséquent, le système de suralimentation dimensionné pour un banc de cylindres de 917 Can-Am ferait parfaitement l'affaire sur un six cylindres de 911... Le turbo KKK peut fournir des pressions de l'ordre de 1,3 à 1,4 bar, il est régulé par une soupape de décharge à membrane signée Garrett qui laisse les gaz en surpression s'échapper, et sur laquelle le pilote pourrait agir depuis le tableau de bord pour adapter la pression aux conditions de course. Le turbo, à l'arrière du bloc en position centrale, souffle dans un plénum monté au-dessus du moteur, qui distribue équitablement la charge dans chacune des six pipes à papillon, dans lesquelles l'essence est injectée par l'habituelle pompe Bosch.

Expérience faite durant les saisons de Can-Am, les fortes pressions créées par le turbo en charge induisaient de fortes contre-pressions au lâcher de l'accélérateur, freinant drastiquement la rotation du





Si l'énormissime aileron est une obligation aérodynamique, il rebutait le PDG de l'époque Ernst Fuhrmann qui voulait que la machine de course conserve une apparence de 911. C'est pour l'atténuer optiquement qu'il a été peint en noir



1 L'un des propriétaires de [R5] en a confié la restauration à Gunnar Racing avec la mission de la remettre en version atmo de la saison 1973. Vu l'intérêt historique du proto RSR Turbo, Crubilé Sport en a entrepris la reconstruction fidèle sur une coque de 2.4S à partir des pièces que Kevin Jeannette avait démontées. Un impératif : garder toute sa patine "fin de course" à l'auto.

2-4 Les occasions sont rares de mettre #0576 et #0576/2 sur la même piste. Profitez de l'instant, Sébastien Crubilé l'a fait rien que pour vous !

3 Les parties originales de la carrosserie de [R5] sont volontairement restées en l'état, et la coque donneuse a été patinée en conséquence.

5-6 Le prototype [R5] n'est pas aussi abouti que les trois autres RSR Turbo assemblées sur des coques de 3.0 RSR. Celui-ci a conservé le compartiment avant original de 2.8 RSR, alors que les suivantes étaient libérées de leur réservoir, déplacé dans l'habitacle.

turbo, avec pour effet immédiat d'allonger encore le temps de réponse en relance, et pour effet secondaire une usure prématurée du turbo. Sur la 917, on avait résolu le problème avec une seconde valve qui s'ouvrait à la fermeture des papillons, évacuait la surpression, permettant à l'hélice du turbo de conserver son inertie de rotation et de repartir dans son élan dès la remise des gaz. La RSR adopte les solutions qui fonctionnent.

Et elle innove aussi : plus on comprime l'air, plus il s'échauffe (le principe de la pompe à vélo). Or abaisser la température de l'air admis a l'avantage de réduire encore les contre-pressions. Deuxième atout : il abaisse la température générale de fonctionnement du moteur et joue donc en faveur de la fiabilité, argument non négligeable pour une voiture destinée aux épreuves d'endurance (ce qui était moins gênant pour le format sprint des courses de Can-Am). Troisième et pas des moindres : plus il est frais (donc moins dilaté), plus l'air est dense, et favorise donc le rendement. Et voilà qu'apparaît au-dessus du turbo un échangeur air/air qui réduit la température d'admission d'une bonne centaine de degrés ! Quant à l'huile de lubrification que le turbo partage avec le moteur, elle est refroidie par le même large radiateur que celui des 917/30 et la même pompe à huile que le

flat 8 des 908. Le rapport volumétrique est réduit à 6,5:1 et le diagramme de distribution est étudié pour compenser la perte de puissance à bas régime.

Plus que la levée et les croisements des soupapes, c'est le souffle du turbo qui fournira la puissance plus haut dans les tours. 400 tours plus bas, d'ailleurs, que sur une 3.0 RSR... Avec une pression de suralimentation tarée à 1,4 bar, l'usine à gaz développait 490 ch à 7600 tr/mn, soit un peu plus que le V12 Matra avec lequel il allait entrer en concurrence, et un couple de 46 mkg à 5400 tr/mn, mieux qu'un flat 12 4.5 de 917 !

### [R5] turbo...

Expérience 917 aidant, le moteur identifié 911/76 est né en un temps record dans le courant de l'été. Restait à tester en condition, sur des roues, dans une vraie voiture. C'est un moment historique pour [R5] qui devient la première 911 de l'histoire équipée d'un moteur turbo, à l'heure où le projet 930 n'en est qu'à ses balbutiements. Parce que le concept "911 Turbo" dévoilé au Salon de Francfort à l'automne 1973 n'a rien de plus sous le capot qu'un moteur 3.0 RS avec un turbo factice sur des tubulures en bois... La Carrera 2.7 Turbo imaginée comme cadeau d'anniversaire pour Louise Piëch, réputée être la première 911 Turbo routière de l'his-

toire, ne lui sera offerte qu'un an plus tard pour ses 70 ans.

Pour l'heure, loger ce moteur et ses encombrants périphériques dans le compartiment d'une 2.8 RSR pose de nouvelles questions. En l'état, l'implantation du turbo et de son échangeur est incompatible avec la traverse arrière. Solution aussi simple que radicale : une nouvelle traverse tubulaire en aluminium supportant le moteur. À la question suivante, la réponse est tout aussi radicale : Comment transmet-on au sol la puissance d'une 917 via des trains roulants de 911 ? Avec des roues de 917, pardi ! Et des demi-arbres de transmission de 917, en titane. Le gain de poids aura été une préoccupation permanente dans le développement de la RSR Turbo. Sur ce point, [R5] n'aura certes pas été la plus aboutie, mais à sa décharge, c'est le seul des quatre exemplaires assemblés basé sur une coque de la saison précédente. À l'origine, elle n'avait pas d'autre vocation que le développement, principalement du moteur, et n'était pas destinée à courir. Ce serait le rôle des trois RSR Turbo "définitives" construites sur des coques de 3.0 RSR, qui seraient nettement plus légères, ne serait-ce que par leur arceau en aluminium, leur tableau de bord simplifié, et le déplacement du réservoir dans l'habitacle. Outre une répartition plus homogène du poids, quel que soit le volume de carburant restant, l'opération avait permis de repenser le bloc avant pour favoriser la canalisation de l'air, et alléger encore... Mais un certain nombre d'expérimentations avaient été menées sur [R5],

comme l'abandon des barres de torsion au profit de ressorts en titane couplés aux amortisseurs Bilstein. Les lourdes traverses qui contenaient les barres pouvaient disparaître à l'avant comme à l'arrière, remplacées par des ancrages en aluminium. Si les trois RSR Turbo suivantes\* ont été équipées de triangles avant ultralégers en acier et de bras arrière en aluminium, les expériences sur [R5] avaient été menées sur ses trains d'origine, modifiés pour recevoir les ressorts hélicoïdaux. Alors même si elle n'a pas les spécifications les plus abouties, les trois suivantes lui sont redevables des choix stratégiques dans les épures de trains.

Des ailes arrière encore élargies, un vague aileron de 3.0RSR traversé par une goulotte sommaire pour drainer l'air jusqu'au turbo, et elle prenait la piste de Weissach dès le début de l'automne pour les premières séances d'essai. Immédiatement, l'aileron colossal s'impose, et rapidement une refonte de l'aérodynamique. Déjà parce qu'il fallait couvrir des pneus arrière de 17x15 (17 pouces, c'est la largeur!). Les ailes d'origine n'y suffisant clairement plus, de nouvelles arches en composite extrapolées des 3.0RSR ont pris leur place. Les tests en soufflerie indiquaient depuis longtemps que le profil du toit de la 911 engendrait de la portance. Compte tenu des 500 ch et d'une vitesse de pointe estimée aux alentours de 290 km/h, même avec la meilleure volonté du monde, la maigre queue de canard de la RS n'y aurait pas changé grand-chose. Le règlement Proto laissant le champ libre, c'est tout le profil du coupé qui est revu: la lunette relevée à l'horizontale, faite du même polycarbonate que les glaces latérales, dirige l'air sans rupture jusqu'à l'aileron et vers les écopes qui percent le capot. Toute la modification est faite de fibre de verre, matériau qui a aussi remplacé l'acier de tous les ouvrants. La faute à l'encombrant turbocompresseur (et à ses coups de chaleur), le bouclier arrière n'est que symbolique, mais similaire à ce que sera celui de la RSR Turbo définitive. À l'avant, en revanche, le spoiler est une pièce originale et profilée qui préfigure celle des RSR Turbo mais cohabite encore avec le capot long et les grilles de clignotants de 73. Au registre des différences, les ailes avant en composite qui couvrent les roues de 917 en 10,5x15 pouces ne sont pas encore celles de la 3.0RSR, avec leurs événements caractéristiques. En l'état, la mission de [R5] est accomplie, elle a validé les solutions techniques autour desquelles vont maintenant être assemblées les trois RSR Turbo qui courront la saison 1974. Pour affiner la configuration définitive, une de ces trois voitures va partir au Castellet en janvier et enchaîner les tests sur le circuit Paul Ricard.

[R5] sort de sa retraite pour une dernière apparition officielle aux 1000 km d'Imola aux côtés de [R9]. Norbert Singer

\*Châssis #911.460.9016 [R9];  
#911.460.9101 [R12]; #911.460.9102 [R13]



Avec la vitesse atteinte dans les Hunaudières, la pression aérodynamique aurait littéralement arraché l'écoppe de custode telle qu'elle se présentait sous sa forme initiale! C'est ce qui est arrivé à Sébastien Crubilé lors de ses pointes à 275 km/h durant Le Mans Classic.







**1** Si, en atmo, elle ressemble à toutes les autres 2.8 RSR, [R5] Turbo est bien différente des trois suivantes. C'est la seule à porter ses grilles de clignotants, et ce bouclier dont les écopes sont plus écartées, le compartiment avant n'étant pas modifié.

**2** Roues et freins sont empruntées à la 917...

**3** Aux 1 000 km d'Imola 74, ce sont les [R9] et [R5] qui sont engagées parce que [R12] et [R13] doivent courir au Mans deux semaines après. Elles inaugureront en Italie la turbine de refroidissement horizontale et les écopes de custode.

**4** Reconstitué à partir des pièces originales, le cockpit de la RSR Turbo est le plus authentique des deux. Le baquet conducteur est devenu Lollipop durant la mutation de l'automne 74.



**3**

nous explique: « Les 24 Heures du Mans étaient deux semaines plus tard. Ce qui signifie qu'au retour d'Imola, nous n'aurions eu que quatre jours avant de repartir pour Le Mans, où nous avons utilisé [R13] neuve et [R12] qui avait été préparée à son retour du Nürburgring, fin mai. C'était une simple question de logistique. » Les deux Turbo à Imola testaient de nouveaux développements: d'abord les écopes d'air montées à la place des custodes. Il ne s'agit encore que de sommaires volets fixes en aluminium, mais ils préfigurent le panneau affleurant percé d'une écope NACA des machines engagées au Mans. En canalisant l'air à travers l'habitacle et la plage arrière, elles alimentent ce qui représente en interne la "Phase 3" du moteur 911/76: la turbine de refroidissement n'est plus verticale, à l'emplacement conventionnel de tout flat six de 911, mais installée à plat comme sur une 917, entre le bloc et le plénum. La configuration aura nécessité de déplacer l'alternateur et la pompe d'injection, de créer un renvoi d'angle pour la courroie, mais le gain en homogénéité sur la répartition de l'air frais entre les cylindres est tel que la solution sera reconduite sur les 934 et 935. La température est le nerf de la guerre en endurance!

[R5] est pilotée par le tandem Manfred Shurti – Helmuth Koinigg, dûment bardée de sa déco Martini. Elle n'est certainement pas l'outil le mieux affûté pour tenter quoi que ce soit à Imola contre les invin-

cibles Matra M670C. Elle sera trahie par son turbo. [R9] sera forcée à l'abandon par la défaillance de sa boîte de vitesses, la même qui coûtera la victoire à [R13] au Mans. Les boîtes de 930 n'étaient pas prêtes, les RSR Turbo auront couru toute la saison avec les mêmes boîtes 915 que les 3.0 RSR standards, qui n'avaient jamais été pensées pour encaisser autant de couple. Mais une deuxième place au Mans fera entrer la RSR Turbo 2.1 au Panthéon.

### Dédoublage de personnalité

Après Imola, [R5] a été stockée dans l'état où elle avait fini la course puis, dans le courant des années 70, vendue à Vasek Polak pour une bouchée de pain. À la fin des années 80, par l'intermédiaire de Kevin Jeannette (Gunnar Racing), elle est acquise dans le même état par la maman de Miles Collier comme cadeau de Noël pour augmenter la prestigieuse collection de son fils. Elle est revendue un peu plus tard à Jeff Haynes et stockée chez Gunnar Racing. En 2001 est entamé un chantier de restauration qui visera à remettre [R5] dans la configuration 2.8RSR sous laquelle elle avait écrit son palmarès en 1973. Choix étonnant tellement il restait peu d'éléments originaux de cette période, et tant son statut de première 911 turbo de l'histoire présentait d'intérêt patrimonial... Mais ça ne se discute pas! En 2002, le chantier est mis en sommeil, repris en 2008-2009 après avoir été vendu à Brad Hook, d'Hawaï. Plus neuve qu'une



**4**

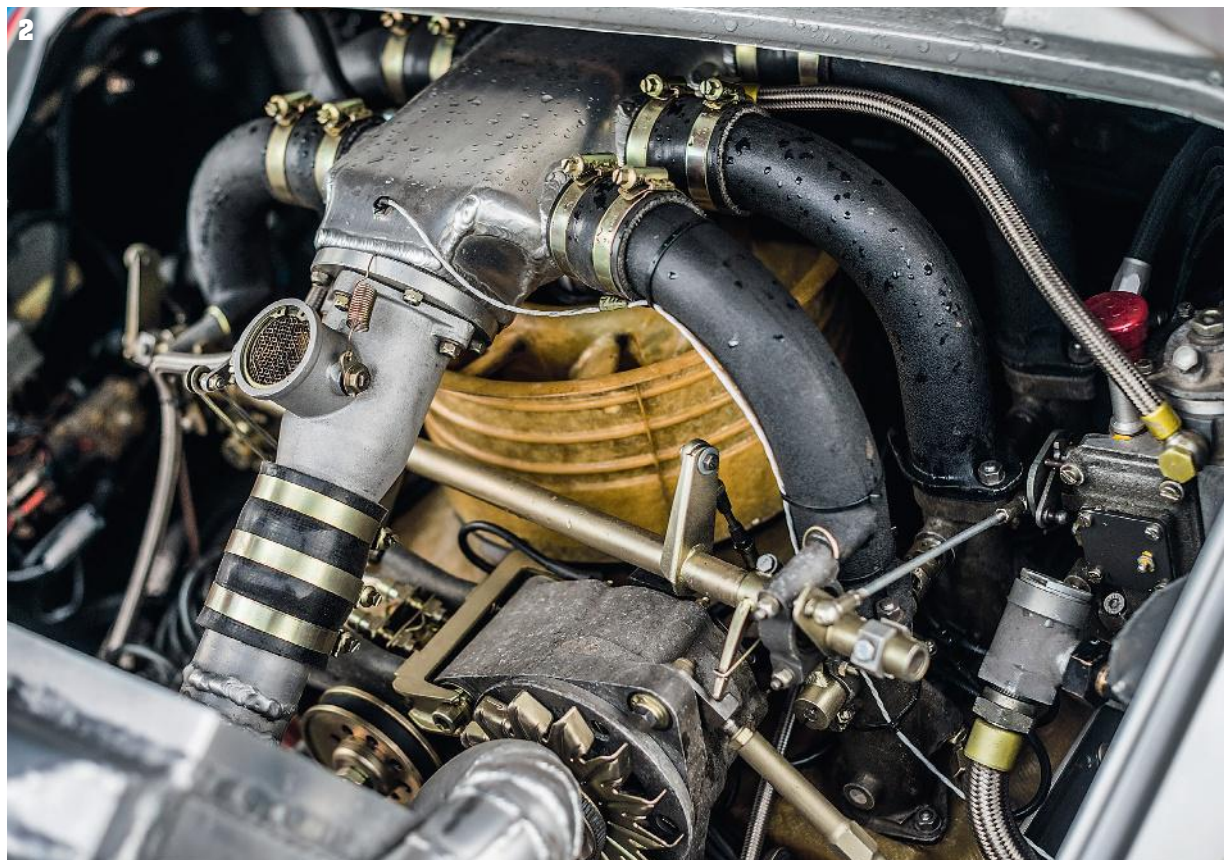


1

2.8RSR neuve, elle fait la tournée américaine des courses historiques et autres concours. Puis en 2012, elle devient propriété d'un grand collectionneur de Porsche français et regagne le sol européen pour la première fois depuis qu'elle est partie chez Vasek Polak!

Les restes de la RSR Turbo avaient été démontés et répertoriés avec un soin minutieux par un Kevin Jeannette qui avait bien conscience de leur valeur historique, et les avait rassemblés à la va-vite sur une coque nue de 2.4, en vue d'une reconstruction ultérieure. Conscient qu'il n'aurait pas de "temps perdu" à y consacrer avant longtemps, il a cédé l'ensemble à Manfred Freisinger, qui l'a stocké dans la même perspective. Jusqu'à ce que Sébastien Crubilé, qui entretient désormais [R5] pour son nouveau propriétaire ne repère la chose et fasse le nécessaire pour qu'il acquière l'autre moitié de sa voiture.

À partir de là va débuter un chantier titanesque de recherches et de reconstruction dans lequel va être embarqué le Garage Bourgoïn pour la partie carrosserie. Pour éviter toute ambiguïté dans l'identité de l'objet, la deuxième vie de 911.360.0576 va être assemblée sur la coque de 2.4S renumérotée 911.360.0576/2. Benoît Bourgoïn et son équipe vont s'affairer à remettre la coque en conformité avec les spécifications ori-



2

Si les RSR Turbo "officielles" de la saison 1974 pesaient environ 825 kg, le prototype de développement (R5) basé sur une 2.8 RSR 73 accusait plutôt aux alentours de 890 kg. Avec un peu plus de tôles, un arceau en acier et des trains roulants d'ancienne génération...



**1-3** Depuis les 1 000 km d'Imola, la RSR Turbo porte des écopes à la place des custodes. Pour Le Mans, elles sont transformées en NACA pour résister à l'arrachement. Une "mise à jour" qu'a adoptée Sébastien Crubilé...

**2-5** Pour ne pas dépasser la limite de classe 3.0 avec un coefficient de 1,4, le six cylindres se limite à 2142 cm<sup>3</sup>. Mais il est suralimenté par un turbo quasi similaire à celui d'une 917 (!), plus gros encore que celui de la 930. Avec la prépa RSR de pointe, il développe environ 500 ch.

**4** Sur [R5], les manos de pression ne sont pas encore intégrés.



**3**



**5**



**4**

ginelles de la [R5] Turbo à partir d'archives, des bons contacts à l'usine, et des photos du démontage en Californie. Supprimer les bonnes tôles, percer au bon endroit, rajouter les bons renforts. Un travail méthodique mais relativement simple pour l'équipe poitevine rodée aux restaurations de RSR et autres 935...

Le plus dur aura finalement été de s'obliger à ne pas faire trop beau pour créer de la patine et de l'usure aux quelques parties fraîchement repeintes pour que les raccords avec les éléments originaux, toujours en état d'"après course" soient imperceptibles. Si la carrosserie et l'habitacle sentent le vécu (tous les autocollants sont ceux de 1974!), Sébastien Crubilé a systématiquement remis à neuf chaque organe mécanique, autant dans son aspect que dans sa fonction. Parce que [R5] telle qu'elle est maintenant reconstruite sous sa forme RSR Turbo, elle est vouée à renouer avec la piste. Elle a déjà deux éditions du Mans Classic à son actif et devrait encore ajouter quelques égratignures à sa carrosserie burinée. Aujourd'hui, les deux carrières, les deux vies du prototype d'usine [R5], ont trouvé une manière d'exister simultanément. Mais ne vous y trompez pas, la plus authentique des deux n'est peut-être pas celle sur laquelle vous miseriez logiquement pour son numéro de châssis...





# L'ÉVEIL DES SENS

Reconstruire une 911 ST c'est retrouver les sensations les plus pures que la 911 procure par son agilité, sa vivacité et l'envolée envoûtante de son six cylindres à la sonorité rageuse et stridente. C'est se replonger dans cette période où la 911 a gagné sur tous les terrains et forgé, au contact de la rude école de la compétition, l'ADN et la légende de Porsche. C'est le chemin qu'a choisi Franck avec une reconstruction exacte de 2.3 ST. Texte Hilaire Photos Josué Chevrel



La ST est immédiatement reconnaissable  
à ses ailes élargies de 2 pouces



Comme il le dit lui-même, Franck est un Porschiste sur le tard. Il s'est bien rattrapé car il en possède aujourd'hui plusieurs modèles prestigieux. Pourtant, son envie de Porsche date de sa plus tendre enfance avec les aventures du fameux journaliste de bandes dessinées Ric Hochet et sa célèbre 911 jaune. Mais ce n'est qu'à la cinquantaine qu'il se décida pour une 997 S phase 2. Bien que ce soit une excellente voiture, elle ne comblait pas ses attentes. Ce qu'il voulait, c'était une Classique. C'est en découvrant un article dans *Speedster* que le déclic s'est produit : il ferait un backdate sur une base de Carrera 3.2. Mais, lors de ses recherches, on lui proposa quelque chose de beaucoup plus alléchant : une réplique de 2.3 ST avec un passeport FFSA, basée sur une 2.2 T de 1970. L'historique de la voiture était limpide depuis sa première immatriculation. Le Graal...

Livrée le 4 mars 1971 à son premier propriétaire dans le Texas, elle resta avec lui jusqu'en 2002, date à laquelle il la revendit à un Libano-Américain de Californie qui la

rapatria en France. Puis elle fut revendue en 2005 à un Breton qui s'en sépara en 2010 pour un autre Breton de Quiberon qui la garda jusqu'en 2016. C'est sous la propriété de ce dernier que le destin de la 911 bascula. Jusque-là, elle était restée dans sa configuration d'origine, sous une belle livrée Orange Tangerine. Mais en 2011, il décida de la préparer pour l'engager dans des épreuves historiques et obtint un PTH FFSA, délivré le 22 mars 2011. La voiture avait toujours ses ailes étroites et le moteur, probablement reconfiguré configuré comme un 2.2S, avait gardé sa cylindrée de 2195 cm<sup>3</sup> d'origine. Après un accident en course, il avait modifié la carrosserie avec les ailes larges de la ST, réalisant le moteur en 2.3 et l'équipant du double allumage. C'est à cette occasion qu'elle fut repeinte en vert Viper.

C'est donc dans cet état que Franck la trouva en février 2016. Elle présentait plutôt bien, en excellent état de carrosserie. Mais Franck déchantait rapidement : la mécanique n'était pas des plus fiables. Au point qu'il la surnomme "Aller simple", parce que c'est généralement sur un plateau qu'elle rentrait de ses sorties. Qui plus

1 Vue de l'arrière, l'assise élargie et les sorties d'échappement racing laissent présager que cette 911 est spéciale.

2 Un intérieur typiquement porté sur la course, tendance rallye.

3 Écusson de capot orange des premières générations, jusqu'en 1974.

4 Le badge PCA rappelle l'origine américaine de la 911T de base.

5 Un équipement rallye de dernière génération.

6 Le compte-tours Stack réputé pour sa précision.

est, le PTH n'était plus valable après les dernières modifications apportées à l'auto.

Lors d'un coaching circuit avec Jean-Marc Bachelier, Frank confie son problème et avoue sa volonté de remettre sa 911 en parfait état de marche avec un nouveau PTH. Bachelier, qui avait rejoint RMS en 2016, lui proposa de le mettre en contact avec Bernard Jubin. Lors de sa visite à l'atelier, Bernard Jubin travaillait sur le moteur d'une 908 et Franck eut tout de suite la certitude que c'était l'homme qu'il fallait pour réaliser la préparation.

### Objectif PTH FFSA et FIA.

Pour obtenir un Passeport Technique Historique, il faut déterminer une voiture de référence pour le projet. La 911 retenue fut la ST n° 41 du pilote Belge Jean-Pierre Gaban, engagée aux 24 Heures du Mans 1971. Pour être tout à fait précis, la ST de Franck est dans la configuration de pré-qualification, qui n'avait pas le remplissage d'essence sur le capot, alors que la version course en était équipée.

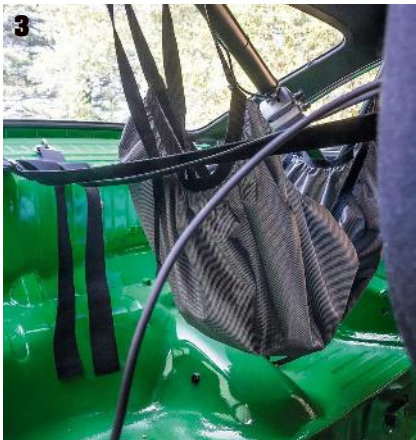
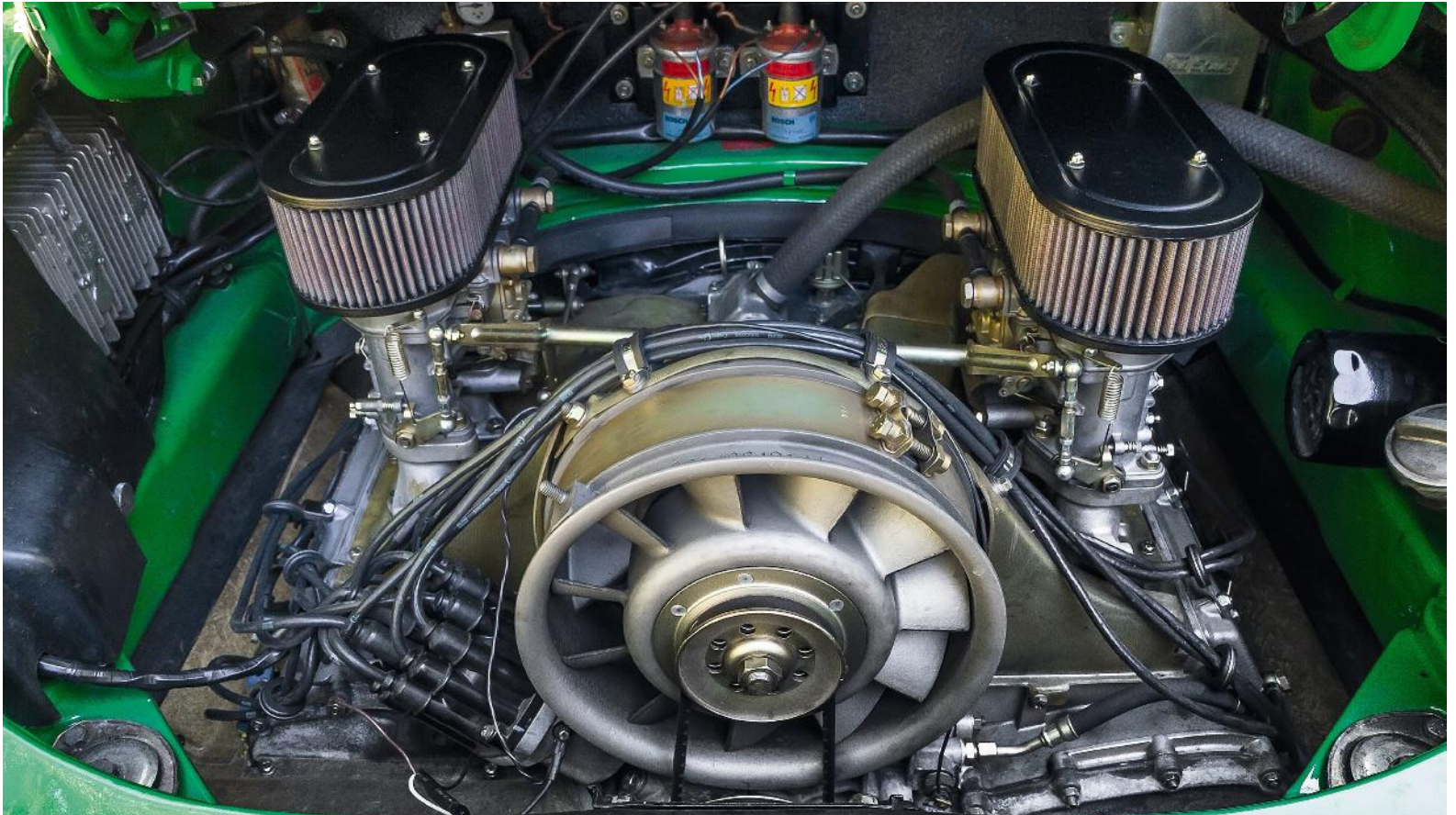
Les travaux commencèrent en février 2018. Pas besoin de reprendre le travail de carrosserie qui avait été correctement réa-

1

Véritable voiture de course sans concession,  
la ST est éligible sur tous les événements historiques







lisé. Les ailes avant et arrière en acier sont élargies de 2 pouces, comme l'autorisait de règlement, afin de laisser passer des roues Fuchs en alliage forgé de 7x15 et 9x15. Les deux capots ainsi que le spoiler avant sont aussi en acier, seul le pare-chocs arrière est en matière composite. La coque est entièrement vidée sans protection anticorrosion ni isolant acoustique, et un arceau boulonné sur des platines soudées renforce le tout. L'équipement est spartiate mais complet, avec baquets, harnais, volant Momo Prototipo et un magnifique compte-tours Stack pour surveiller la zone rouge qui se situe à près de 8000 tr/mn.

Il faut rappeler à ce stade que seules les quinze ST d'usine produites en 1970 avaient des éléments de carrosserie en tôles minces: le toit, les cuvettes de sièges arrière ainsi que les trois panneaux verticaux formant le fond de l'habitacle. Il était

aussi possible de se procurer, pour limiter le poids, des extensions d'ailes avant, les deux pare-chocs et le capot avant en matière synthétique, ainsi que des portières en aluminium. Les vitres, à l'exception du pare-brise, pouvaient être remplacées par du plexiglas. Mais l'usine commercialisait aussi un kit permettant aux écuries ou aux pilotes privés de transformer leur 911T ou une 911S en ST sans bien évidemment qu'elles aient été assemblées avec les tôles minces. Ce qui était le cas de la ST de Gaban basée sur une 911S.

Pour la partie châssis, les barres de torsions et les barres antiroulis augmentent en diamètre, les étriers de freins sont en aluminium à l'avant et en fonte à l'arrière. Les amortisseurs Bilstein sont tarés spécifiquement pour correspondre aux réglages de géométrie qui sont une spécialité de RMS, résultat de toute l'expé-

1 Le moteur de 2247 cm<sup>3</sup> à double allumage est alimenté par deux carburateurs Weber triple corps et développe 239 ch.

2 Baquets, arceau, des éléments de sécurité indispensables.

3 Un sac accroché à l'arceau permet de transporter les casques.

4 L'arceau est vissé sur des plaques soudées à la carrosserie.

5 Le coffre avant est resté strictement d'origine, à l'exception des vérins de capot.

rience accumulée en VHC. En ce qui concerne la motorisation, la Porsche 911 ayant adopté une cylindrée de 2.2 en 1970, elle pouvait maintenant être engagée en compétition dans la catégorie 2.0-2.5.

Sur le moteur de course, seul le réalésage étant autorisée. Le département compétition décida d'augmenter les diamètres d'un millimètre (84 à 85 mm), qui permettait d'aboutir une cylindrée de 2247 cm<sup>3</sup>. Ce moteur était une véritable pièce d'horlogerie: le double allumage, les bielles de série polies (celles en titane n'étant pas homologuées), les pistons haute compression, les cylindres en biral, la pompe d'injection Bosch reprogrammée aux nouvelles spécificités du moteur ou les deux carburateurs Weber triple corps autorisés en Groupe 4, ainsi qu'un échappement racing, la préparation portait la puissance à 230 ch, contre 180 ch pour le moteur de



1 Aucun élément aérodynamique ne vient encore altérer la pureté de la ligne.

2 Le levier de la boîte 901 à rapports courts, l'extincteur est lui aussi obligatoire.

3 Le double allumage spécifique aux moteurs Porsche de course de cette époque.

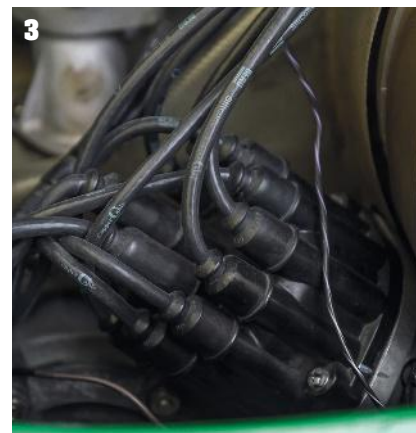
4 Gros plan sur les carburateurs triple corps Weber 46 IDA.

série, tout en décalant la zone rouge à 8000 tr/mn.

Pour le moteur de Franck, Bernard Jubin a donc repris strictement les spécificités du 2.3 ST dans sa version carburateur, légèrement améliorée par la qualité des matériaux modernes. Par exemple, les cylindres ne sont plus en biral (aluminium et fonte) mais en aluminium recouvert d'un traitement au Nikasil, technique que Porsche avait utilisée sur ses 917 avant d'en faire profiter la Carrera 2.7 RS. L'augmentation de l'alésage sur les cylindres en biral avait montré ses limites en termes de fiabilité sur la 2.5 ST. Ce moteur développe 239 ch au banc avec un couple de 23,4 Nm. La boîte 901 à rapports courts permet une vitesse de pointe d'environ 230 km/h. La voiture a donc obtenu son passeport FFSA en bonne et due forme et va recevoir très prochainement le passeport définitif de la FIA.

Terminée au mois de juin 2018, la 2.3 ST de Franck a fait ses premiers tours de roues à l'occasion des 70 ans de Porsche célébrés au Mans Classic en juillet dernier avec le Club Porsche de France. En septembre, il a participé au Trophée des Alpes, organisé par Zaniroli Events, une semaine exigeante pour les mécaniques dans les plus hauts cols des Alpes, où la ST n'a montré aucun signe de faiblesse. Pour l'avenir, l'ambition de Franck est de participer au Tour Auto et à la prochaine édition du Mans Classic. Légère, puissante, avec une sonorité envoûtante, cette 2.3 comble toutes les attentes de son pilote. Selon lui, c'est une expérience exceptionnelle où tous les sens sont sollicités. Il ne pouvait pas rendre meilleur hommage à sa 2.3 ST.

La 911 ST, c'est d'abord un moteur, certainement le plus extrême de la période des 911 classiques



# ABONNEZ-VOUS À Speedster

6

numéros  
**34€**

Au lieu de  
~~40,80€~~

© Steve Hall



Retournez ce coupon avec votre règlement à : **SPEEDSTER**, 60643 CHANTILLY CEDEX

**OUI**, je m'abonne à **Speedster**, je choisis la formule :

**France Métropolitaine - 1 an - 6 numéros pour 34€**

**Tarifs hors France métropolitaine et autres pays,**  
nous consulter au **01 45 36 20 36** ou  
sur **www.hommell-magazines.com**

Par chèque bancaire ou postal à l'ordre de **SFEP/Speedster**



Expire le

signature obligatoire

Code CVV

**Possibilité d'abonnement direct par téléphone (carte bancaire)**  
**au 01 45 36 20 36 ou par internet [www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)**  
**abo.hommell@ediis.fr**

Cette offre non cumulable est valable 2 mois, dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements. Vous recevrez votre premier numéro au minimum 3 semaines après votre commande. Les délais de livraison sont des délais moyens et correspondent aux délais de traitement et à la livraison pour les articles à destination de la France Métropolitaine. La société SFEP, située au 48-50 Boulevard Sénard à Saint-Cloud (92210), est responsable de traitement et collecte des données afin de réaliser l'abonnement à Speedster. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, SFEP ne pourra pas procéder à l'abonnement. Vos données sont conservées pendant 5 ans. Vos données sont transmises aux sociétés en charge de la gestion de l'abonnement. Vos données sont susceptibles d'être transférées pour des raisons techniques vers un pays hors UE avec un encadrement approprié. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne le souhaitez pas, cochez cette case :  Vous êtes susceptibles de faire l'objet d'étude de préférence. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : [dpo@hommell.com](mailto:dpo@hommell.com) ou à l'adresse postale ci-dessus.

Mme NOM \_\_\_\_\_

M. \_\_\_\_\_

PRENOM \_\_\_\_\_

N°/Voie \_\_\_\_\_

Cplt d'adresse \_\_\_\_\_

Code postal

Ville \_\_\_\_\_

N° de Tél.

SPEEDPABAN

E-mail \_\_\_\_\_

J'accepte de bénéficier par email des offres spéciales proposées par les sociétés du groupe Hommell (SETC, SENO, SOTECA, SEAL, HB PUBLICATIONS, MILLE MILES)  
 J'accepte de bénéficier par email des offres des partenaires sélectionnés par SFEP (partenaires dans le domaine télévision, automobile, histoire, santé, sports et loisirs)



# LA REINE DES NEIGES

Les 356 qui foulent les routes de Scandinavie ont souvent bien d'autres mérites que celui de braver la rudesse du climat. Elles sont rares, et parfois elles ont un petit quelque chose en plus, dans leur histoire ou sur leur fiche technique. La "Split" d'Øystein Asphjell cumule les deux atouts. Cette ancienne voiture de course sur glace est équipée d'un compresseur volumétrique...

Texte Axel Catton Photos Egil Nordlien



Lorsque vous pensez quadragénaire collectionneur de Porsche, Øystein Asphjell n'est probablement pas ce que vous imaginez. Depuis plus de vingt-cinq ans, l'ingénieur norvégien, pragmatique et terre à terre, est fasciné par les succès techniques de Ferdinand Porsche. Pour Øystein, collectionner les voitures a toujours été une évidence. Il a grandi avec un père qui conservait autour de la maison des voitures américaines d'avant et après la guerre. « Mon père aimait les Ford. C'était normal pour moi de les bricoler le week-end, de travailler dessus, de les démonter, les remonter, et de les sortir avec mon père avant même d'avoir mon permis de conduire, expliquait-il. J'ai une Ford Model A Phaeton de 1928 que mon père m'a offerte à ma naissance. Elle a donc été mienne toute ma vie. » Parcours logique, le jeune norvégien a étudié l'ingénierie mécanique au début des années 90 pour devenir ingénieur-chef sur la petite voiture électrique norvégienne Think. Il a encore un certain

nombre de ces petites citadines garées autour de sa propriété rurale, qu'il utilise pour aller travailler « et parfois pour le remorquage », sourit-il.

Øystein a concrétisé sa passion en créant sa propre collection au début des années 90. « En tant qu'ingénieur, j'ai toujours été impressionné par les travaux de Ferdinand Porsche. Lorsque vous cherchez une solution technique dans le domaine automobile, le travail considérable de Porsche est toujours une source d'inspiration. » C'est la première acquisition d'Øystein qui va jeter les bases pour les vingt-cinq années suivantes. « L'histoire de la Coccinelle est fascinante. Ma première voiture fut une Beetle de 1954, que j'ai encore. » Ces derniers mots définissent la nature de cette collection. Il n'achète pas pour revendre, ou renouveler sa collection, qui n'a fait que croître depuis l'achat de cette première Coccinelle. « Plus je me plongeais dans l'histoire de VW et des premières Porsche, plus je cherchais des modèles obscurs, techniquement et du point de vue de la

construction de carrosserie. » Au fil des ans, il a complété sa collection de modèles rares comme un Schwimmwagen qu'il est actuellement en train de restaurer.

## Compressée

À ce stade, il est utile de comprendre le statut particulier des voitures allemandes et de ceux, en Norvège, qui les ont récupérées juste après la guerre. Les troupes d'Hitler avaient envahi le pays en avril 1940. Pendant les cinq ans qui ont suivi, le ressentiment envers les forces d'occupation n'a cessé de croître. Par conséquent, la Norvège n'était pas le territoire idéal pour qui cherchait à faire commerce de Volkswagen ou de Porsche juste après la guerre, ou même à les collectionner. Je me suis moi-même intéressé suffisamment tard à ces voitures pour que ce soit considéré comme acceptable, même pour des engins de guerre comme la Schwimmwagen. Mais il y a des collectionneurs très connus qui ont rencontré l'hostilité quand ils ont commencé à conduire ce que les vieux norvégiens considéraient

1 Cette 356 d'origine finlandaise a été pilotée sur la glace pendant toute une décennie avant de connaître les aléas propres aux "vieilles bagnoles". Restaurée à la va-vite, expatriée au Royaume-Uni... avant qu'Øystein ne la récupère au début des années 2000 pour en prendre soin.

2 Øystein n'a pas utilisé sa 356 depuis quelques mois. Alors lorsque le redémarrage intervient, il utilise une des Think électriques dont il a collaboré au développement. Parfaite pour le remorquage, selon lui!



Cette 356 produite en juin 1951 porte le numéro de châssis 10722. C'est l'une des quatre Porsche livrées en Finlande cette année-là... Ce n'est que beaucoup plus tard qu'elle a été équipée de son compresseur volumétrique...





6

comme les voitures de l'ennemi.

Aujourd'hui, la collection d'Øystein regroupe quelques-unes des plus rares VW du monde. Il possède une paire de Volkswagen à carrosserie Rometsch (une ouverte et une fermée, bien entendu), un cabriolet Dannenhauer & Stauss (commandé par une baronne suédoise), une vieille Coccinelle Major Hirst (une des 500 premières), ainsi que deux très anciennes Porsche 356 de course : une 1500S de 1955 qui fût pilotée dans le "Rally to the Midnight Sun" par l'importateur Scania-Vabis de l'époque, ainsi qu'une fabuleuse Split de 1951 noire avec un ultra-rare compresseur Italmecanica. C'est pour en apprendre plus sur cette voiture et la photographier sous le soleil étincelant de la fin de l'automne que nous avons voyagé jusqu'à la ferme d'Øystein au nord d'Oslo. « Je ne l'ai pas démarrée depuis mai ! », déclare Øystein surpris d'apprendre que nous avons fait tout ce chemin pour cette voiture. « Oh elle va démarrer, ne vous inquiétez pas. Je l'ai emmenée jusqu'en Allemagne. Laissez-moi une minute ! » Hélas, l'optimisme d'Øystein ne suffira pas aujourd'hui. Malgré des quantités généreuses de starter spray, le moteur crache mais refuse de démarrer. « Il suffit de la remorquer sur la route », dit Øystein en sortant sa "voiture de remorquage", une minuscule Think de 2010. « C'est idéal pour tracter. Couple maximum dès le régime zéro, et pas d'engrenages. » Sitôt

1 En 2015, deux jours après avoir terminé la restauration, Øystein part pour le meeting de Bad Camberg, en Allemagne... par la route ! Un périple de plus de 2000 km que la 356 a assumé sans le moindre pépin !

2 Le garage d'Øystein ? La caverne d'Ali Baba. Outre la Pré-A 51, il renferme une 1500S de 1955 et une multitude de pièces détachées rarissimes.

3 Les places arrière de la 356 n'ont jamais été très exploitables, sinon pour une malle de voyage...

4 Norlett fabriquait ces roues légères à partir des restes d'avion de la Seconde Guerre mondiale, un peu plus larges que les roues Porsche d'origine.

5 Le coup de "starter spray" n'y suffira pas pour démarrer la 356 qui sommeille depuis quelques mois.

6 En 1951, l'habitacle exigü de la 356 se paraît encore de bois au sommet des contre-portes.

dit, sitôt fait, l'improbable duo automobile est sur la route, et le moteur 1300 de la 356 s'anime. Bien que le son soit familier, le compresseur ajoute une strate supplémentaire à la cacophonie typique des premiers boxers.

### Scandinave

Je m'installe dans le magnifique intérieur en cuir vert pendant qu'Øystein commence à dégivrer chaque moitié de pare-brise au fil des routes sinueuses. « Lorsque j'ai acheté cette voiture au début des années 2000, les 356 étaient encore considérées comme des Volkswagen de prestige, vous voyez ? Cette voiture a été vendue neuve en Finlande en 1951, elle y avait été utilisée pour de nombreuses courses sur glace ou des rallyes tout au long des années 50. Elle est ensuite passée chez deux autres propriétaires en Finlande avant d'être "restaurée" à la fin des années 70, en utilisant les feux arrière d'une Ford Granada, des poignées de portes de Fiat et des roues à rayons chromées à quatre boulons, pour ne citer que quelques-unes des fantaisies de cette ère préhistorique de la restauration des Porsche. Souvenez-vous, c'était bien avant que le marché des pièces de reproduction ne devienne ce qu'il est aujourd'hui. Elle a ensuite été "découverte" et vendue au Royaume-Uni au début des années 80, où cet unique propriétaire britannique a entamé une vraie

restauration. Il avait commencé à s'attaquer à la rouille, mais s'était vite aperçu que beaucoup de parties étaient trop récentes, mixant des éléments de 356 A et B, et il a abandonné. Lorsque je suis arrivé, je lui ai versé 8000 livres et j'ai ramené le projet à la maison. » Les dix premières années, Øystein les a consacrées à la collecte et la fabrication des pièces appropriées. Il se souvient que, lorsqu'il a lancé le chantier, il avait ici presque tout ce dont il avait besoin. La voiture se présente dans un noir éclatant, avec un magnifique intérieur vert et des roues uniques, en magnésium. « Ces roues ont leur propre histoire, sourit Øystein, elles ont été fabriquées à partir des restes d'un avion de l'armée allemande. La petite société norvégienne Norlett a créé ces merveilleuses "roues industrielles" à partir de débris d'avions de guerre. Elles sont en 4x16 pouces, donc légèrement plus larges que les jantes Porsche d'origine (3,25x16 pouces). » Un des points forts de cette voiture de course finlandaise est le compresseur Italmecanica qu'Øystein lui a trouvé il y a quelques années.

Alors que le moteur d'origine fournit à peine 45 ch, la turbine en ajoute peut-être 20 supplémentaires, estime Øystein. Ce compresseur ne faisait pas partie de l'équipement de la voiture, mais il avait été créé pour une 356, ce dont se souvient Øystein avec un certain enthousiasme : « Italmecanica a été créé juste après la

guerre et est devenu célèbre pour ses compresseurs d'Alfa Romeo et de Lancia. Une publicité de 1950 annonçait "bientôt disponible pour VW et Porsche". » Italmecanica a été dissous en 1953. Le kit IT1100 avait été spécialement créé pour les moteurs VW et Porsche, il n'a été proposé qu'en 1951 et 1952. Alors que seulement trois sets incomplets sont recensés au monde, il est tombé sur celui-ci sur un marché aux puces près d'Oslo peu de temps après avoir acheté la 356. « Le gars en voulait l'équivalent de 900 euros, nous avons conclu le deal pour 700. Quelques années plus tard, un collectionneur m'a proposé 12000 euros rien que pour le compresseur. »

Italmecanica était basé à Turin et fabriquait des compresseurs type Roots pour la plupart des marques italiennes. L'IT1100 était destiné aux premiers moteurs VW 1100 de 25 ch et aux Porsche 1100 et 1300. Il avait deux "lobes triangulaires" entraînés par la courroie de la turbine de refroidissement. À l'époque, la société avait équipé une VW de 1950 d'un IT1100 pour qu'elle apparaisse comme voiture d'essai dans un certain nombre de magazines, mais il n'y a aucun montage connu sur une 356. Selon Øystein, « leur timing fut incroyablement mauvais. À peine avaient-ils lancé l'IT1100 pour la 356 que la société est tombée en faillite. À partir de 1953, il était possible d'acheter une 356 "S" ainsi que la Carrera, si bien que le besoin d'optimisation "aftermarket" a rapidement diminué. » Deux jours après avoir terminé sa voiture, en juin 2015, Øystein l'a emmenée à la légendaire manifestation VW/Porsche de Bad Camberg en Allemagne. Le périple d'une semaine et plus de 2000 km comprenait un passage par le rallye "Petermax Müller Gedachtnisrennen". Mis à part une dynamo cramée, la 356 et ses roues Norlett (qu'il redoutait fragiles) ont rendu le trajet agréable. Les Allemands n'en revenaient pas que la 356 ait fait le voyage sur ses roues plutôt que sur une remorque.

« Elle fonctionne très bien, confirme Øystein avec le sourire. Vous voulez essayer? » Alors que je me réjouissais de cette opportunité, il m'a semblé évident que les "Split" d'après-guerre n'étaient pas conçues pour les gaillards de 1,95 m dans mon genre... Le plafond est bas, l'empattement ne mesure que 210 cm, les sièges sont donc extrêmement loin! Les jambes repliées, les genoux près du volant, ça tient plus de la torture que du plaisir. La première impression renvoie aux standards des Volkswagen de la même époque. Pédalier inversé, boîte de vitesses à quatre rapports non synchronisés, etc. C'est lorsque vous poussez un peu plus haut en régime le deuxième et le troisième rapport que les 20 ch supplémentaires se font sentir. « Ce n'est pas rapide comparé aux voitures modernes, admet Øystein, mais pour son époque, ça suffisait à en faire une voiture de course. »

Je mesure la valeur de ce genre de 356 aujourd'hui, mais ça ne semble pas déranger mon nouvel ami norvégien. « Je ne vends rien et je ne collectionne pas pour la valeur, juste pour le plaisir que me procurent les voitures! », me lance Øystein avec un large sourire pendant que nous





Après une petite carrière de courses sur glace dans les années 50, la 356 a connu les affres de restaurations aléatoires à une époque où elle n'était considérée que comme une Coccinelle un peu sportive. Øystein a repris les choses en main à l'aube de ce millénaire.



**1** Alors que le petit 1300 fournit tout juste 44 ch, le compresseur IT1100 d'Italmeccanica en apporte 20 de plus. Mais à partir de 53, la 356 1500S de 70 ch allait condamner cet accessoire à l'oubli...

**2** Øystein ne fait que compléter sa collection sans jamais rien revendre. Il n'est pas près de se séparer de sa 51 !

**3-4** Les badges authentiques sont le petit "plus" d'une restauration soignée. À la place du traditionnel blason Reutter, celui d'Italmeccanica Torino...

**5** Il fallait un œil averti pour voir le potentiel de la 356 qui se cachait derrière cette restauration bâclée et pleine d'anachronismes...

**6** La plaque identifiant le compresseur volumétrique comme un Italmeccanica IT1100.

2



3



4



5



6

retrons aux écuries. Ce ne sont pas seulement des voitures rares qu'il collectionne, mais aussi une vaste littérature et des pièces détachées. Il nous ouvre porte après porte sur le Nirvana du collectionneur VW. Toutes les pièces que vous pouvez imaginer sont soigneusement rangées et étiquetées sur des étagères et dans des tiroirs. Dans le grenier, le Norvégien ouvre une vieille valise marron usée. « C'est une paire assortie de carburateurs 40 DCM-1 », explique-t-il en me les présentant comme s'il s'agissait des bijoux de la Reine. Les légendaires carburateurs Weber 40 DCM-1 étaient des modèles spéciaux conçus pour les débuts de la Porsche 550 Spyder aux Mille Miglia de 1953. Ils coûtaient trois fois le prix de Solex conventionnels, mais ils fonctionnaient si bien qu'ils sont devenus les carburateurs de choix pour les 550 de course – pas pour les 550 ordinaires... Ils sont très rares, et la paire que possède Øystein porte les numéros de série 56 et 57 sur une production estimée à 200 exemplaires. « Je les ai trouvés par hasard. Tout a commencé au début de l'année (2018) par l'e-mail d'un collectionneur de l'arrière-pays norvégien que je ne connaissais pas, commençant par "Je sais que vous vous intéressez à d'étranges voitures allemandes. Eh bien j'ai cette paire de gros carburateurs Weber." » Øystein remue la tête. Comment donc une paire de ces carburateurs de course pouvait-elle se trouver en Norvège alors qu'il n'y a jamais eu de 550 sur le sol norvégien? Encore un mystère qui occupera notre passionné de Porsche pendant ces longs hivers scandinaves!...



Depuis 1937, l'Ice Race animait la station alpine de Zell am See, en Autriche, fief de la famille Porsche dans lequel Butzi lui-même était retourné fonder le studio Porsche Design en 1972. En 1974, sous le coup du choc pétrolier, l'épreuve avait disparu. Elle est ressuscitée en 2019 à l'initiative de Vinzenz Greger et de Ferdinand Porsche Jr, petit-fils de Ferry et fils de Wolfgang.





# SPORTS D'HIVER



On l'avait presque oublié, mais il refait surface. Après plus de 40 ans d'inactivité, cette classique du sport automobile a fait son grand retour dans le paradis autrichien des sports d'hiver, à Zell am See. Ferdinand Porsche et Vinzenz Greger, les cofondateurs de Greger Porsche Classic Cars, ont ressuscité cet événement légendaire désormais baptisé GP Ice Race. **Texte et photos** Keno Zache



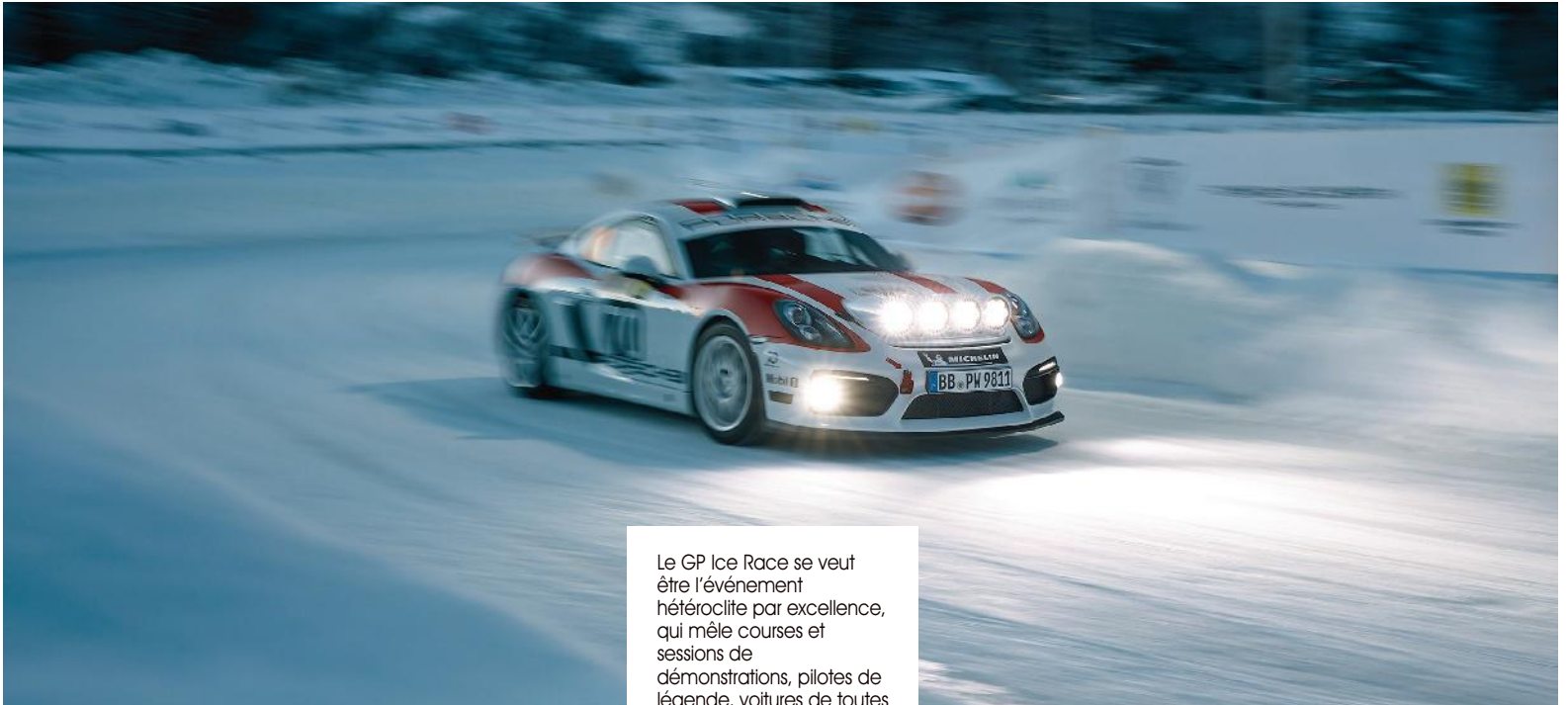
**D**e 1937 à 1974, le Ice Race a eu lieu à Zell am See, mélange assez impressionnant de compétition automobile sur un lac gelé et de skjöring. Autrement dit, de ski attelé. L'idée de Ferdinand et Vinzenz était de créer une interprétation nouvelle et moderne de cet événement traditionnel. Et ils l'ont fait ! Voitures de course et de rallye se sont affrontées dans diverses compétitions, et les voitures historiques ne se sont pas contentées de faire de la figuration statique, elles ont aussi fait le show lors des courses et de runs de démonstration.

On peut supposer que les Alpes enneigées sont époustouflantes à elles seules. Mais en ce début janvier, Zell am See n'était pas seulement le point de rendez-vous des skieurs et snowboarders, c'était surtout le spot incontournable des passionnés de sport automobile. Plus de 8000 amateurs ont assisté au spectacle mettant en vedette véhicules historiques et modernes, pilotés par plus de 130 concurrents sous un ciel bleu azur... mais des températures bien inférieures à zéro.



Le Skijöring est une tradition de l'Ice Race. Initialement, il consistait en du ski tracté par des motos, avant que ne vienne le temps des voitures. L'édition 2019 remet la tradition au goût du jour et mise énormément sur le spectacle plus que sur la compétition pure. La tradition veut aussi que les Porsche soient au cœur de l'événement: dès 1952 avait eu lieu la première D' Porsche Memorial Race, en hommage au Professeur disparu l'année précédente.





Le GP Ice Race se veut être l'événement hétéroclite par excellence, qui mêle courses et sessions de démonstrations, pilotes de légende, voitures de toutes les époques, de la Fetzzenflieger 52 d'Otto Matthe à la Formule E de 2018 en passant par des 911 ST et des 356, des 911 SC ou 2.7RS Safari, mais aussi des Audi quattro Gr. B ou RS5 DTM, des Polo et Fabia R5, des Lancia 037 ou Delta Gr. A, des 991 GT3 ou GT2 RS, et puis cette avant-première de la nouvelle Cayman GT4 Clubsport Rallye.



Crème de la crème, des célébrités et les pilotes mythiques comme le double Champion du Monde des Rallyes Walter Röhrl, la légende des circuits Hans-Joachim Stuck, l'ancien pilote de Formule 1 (et accessoirement Vainqueur des 24 Heures du Mans sur Porsche 919) Mark Webber, et le Dr Wolfgang Porsche (toujours Président du Conseil de Surveillance de Porsche), tous ont apporté leur contribution au spectacle. Le célèbre acteur américain David Hasselhoff a aussi été attiré par le bruit des moteurs! Outre ces légendes vivantes, il y avait aussi les stars actuelles du sport auto comme Daniel Abt avec l'Audi e-tron FE04 de Formule E, Ferdinand Stuck (le fils de Hans Joachim Stuck), et les célèbres pilotes Porsche Marc Lieb aux côtés de Richard Lietz.

L'inégalable Walter Röhrl a donné de sa personne dans la tout aussi légendaire Audi Sport Quattro S1, et Mark Weber a dévoilé le superbe coupé 356 du Porsche Museum qui a démontré tout son talent sur la glace. Parmi les voitures de collection en exposition, l'une des vedettes était le Spyder 550 appartenant au grand-père de Ferdinand, le Dr Ferry Porsche lui-même.

La démo de la nouvelle Porsche Cayman Rallye a certainement été l'un des points forts de l'événement car, comme vous le savez peut-être, Porsche prévoit un retour dans la discipline. C'est dans cette perspective que le Département Compétition de Weissach développait une 718 Cayman GT4 Clubsport répondant à la réglementation FIA R-GT. Elle est propulsée par un six cylindres à plat 3.8 développant 425 ch.

En plus du spectacle permanent des voitures de course, la piste glacée était aussi le théâtre de sessions de skjöring traditionnel, où les skieurs étaient tractés par les voitures. Cette discipline nécessite non seulement des compétences de pilotage, mais aussi une parfaite symbiose entre le conducteur et le skieur, qui doit maîtriser la vitesse et la puissance de son "vol" derrière la voiture. Action!

# Tornade sur les Black Mountains

Clivante, n'est-ce pas? S'il y a une 911 qui suscite autant d'amour que de répulsion, c'est celle-là. Ou peut-être, comme moi, êtes-vous partagé, lui trouvant des éléments de design que vous adorez et d'autres un peu plus, euh... discutables! Mais il suffit qu'une 911 Flatnose ait été adroitement optimisée pour qu'elle mette tout le monde d'accord. Au tournant des années 90, Dage Design faisait de la 930 une machine extraordinaire... Texte et photos Steve Hall





**S**i vous êtes le genre de puriste qui vénère l'esthétique subtile et délicate de la 911 de 1964 et que vous trouvez déjà le style de la 2.7 RS un peu trop ostentatoire, il est facile d'imaginer comment vous vous situez par rapport à cette étape très "eighties" de l'évolution de la 911... Pour d'autres, c'est justement ce style clinquant et presque torturé qui les rend irrésistibles. Sans verser dans le cliché, c'est une voiture née à une époque où l'argent autorisait tous les excès. Et il en fallait, car acquérir une 930 "Flachbau" dans le cadre du Sonderwunsch Programm (Département des Commandes Spéciales) en 1981 ajoutait une plus-value qui multipliait par deux la valeur d'une Turbo standard! Beaucoup des Flatnose furent équipées du kit Performance de 330 ch qui, additionné aux améliorations aérodynamiques, améliorerait les performances et autorisait une vitesse de pointe annoncée à 280 km/h.

Acquérir une véritable 911 Flatnose en 2019, si toutefois vous en trouvez une, risque de provoquer un traumatisme similaire à votre compte en banque. Vu l'envoie de la cote des Turbo et sachant que les Flatnose originales ont représenté moins de 5 % de la production de 930, vous aurez du mal à en mettre une dans votre garage pour moins de 200 000 euros.

Mais Porsche n'était pas seule à produire la 911 Flatnose. Le nez plat inauguré sur la 935 en compétition au milieu des années 70 a fait sensation, et des préparateurs tels que RUF ou Kremer ont pris l'initiative d'en créer pour leur propre compte des sosies "civils". Le succès de ces versions pirates a certainement pesé

sur la décision de Porsche de produire sa propre déclinaison six ans après le lancement de la Turbo, initialement sous la forme de commandes spéciales, et qui a fini par devenir une option catalogue pour les quatre dernières années de production de la Turbo. Mais l'histoire de la Flatnose ne s'est pas arrêtée là. Conscient du succès de la 930SE et de sa production en nombre limité, un certain nombre de préparateurs ont saisi l'opportunité de créer leur propre 911 Flatnose. Si tous n'avaient pas le niveau d'une conversion d'usine, certains l'atteignaient mieux que d'autres. Dage Design faisait partie des références. La société avait été créée par le pilote britannique John Greasley, qui a longtemps couru en 935 avant de passer à la 993 GT2...

Sans aucun doute les formes effilées de l'exemplaire Falsen Green Metallic de ces pages sont parmi les conversions les plus abouties sur le marché de la "deuxième monte". Créée par Dage Design au milieu des années 80, cette voiture est conforme au dessin de la Dage DS935... mais dispose de plus de punch encore que l'exemplaire essayé par le magazine britannique *Performance Car* en 1988. Étant donné les chiffres déjà époustouflants enregistrés (0-100 en 4"4, 0-160 en 10"1, 0-240 en 22"9), vous imaginez l'infaillible capacité de cette voiture à vous catapulter vers l'horizon dès que sonne la pleine charge.

Livrée en novembre 1986, cette Turbo millésime 1987 a été convertie par Dage Design en 1992 avec le pack complet d'éléments en acier d'origine Porsche, si bien que l'ajustage et la finition sont ceux d'une 930SE d'origine. En parallèle de la conversion esthétique, la mécanique a été opti-

misée par un intercooler à deux strates qui double la capacité de refroidissement, puis une soupape de décharge plus efficace et un échappement en inox dont la capacité d'évacuation des gaz a permis un réglage de la pression de suralimentation à 1,1 bar. Résultat: 425 chevaux! Et bien que Dage ne le mentionne pas, on imagine un gain proportionnel en couple, dans une voiture pesant à peine plus de 1300 kg. Aujourd'hui, les 430 ch d'une 991 Carrera GTS de puissance équivalente doivent déplacer plus de 100 kg supplémentaires. Cette chose devait faire figure de fusée il y a 27 ans!

Et c'est encore le cas aujourd'hui! Elle réclame tellement de délicatesse pour en tirer le meilleur qu'elle en serait rebutante pour le "simple" conducteur du missile téléguidé qu'est une 911 moderne. Mais ne vous méprenez pas, une fois que cette voiture a rempli ses poumons et qu'elle a atteint sa plage de puissance, elle est incroyablement véloce, les longs rapports intermédiaires et les changements de vitesse délibérément lents rythment chaque réaccélération qui ne fait qu'accroître cette sensation que puissance et couple s'entendent pour maltraiter les pneus arrière Continental en 245/45/16.

Délicatesse? Il semble que ce soit le moment choisi pour aborder la question du temps de réponse du turbo, le fameux lag, phénomène qui a été éradiqué de la quasi-totalité des voitures modernes. L'inertie du turbo sur cette 930 semble démesurée. Besoin de réaccélérer à partir de 1500 tr/mn, alors que le manomètre de pression de turbo est à zéro? Nous vous remercions de bien vouloir patienter quelques instants, votre puissance va

**1** La conduite efficace d'une 930 impose d'entrer dans les courbes sur le bon rapport pour maintenir un régime suffisant, qui maintiendra l'inertie de la turbine et limitera le temps de réponse du turbo à la relance en sortie de virage.

**2** Dage Design proposait la conversion "aftermarket" de la 911 Turbo en Flatnose, mais en n'utilisant que de la pièce d'origine constructeur, d'où le strict mimétisme et une rigueur d'assemblage équivalente à celle de l'usine.

En termes de performances, en revanche...





La 930 délivre systématiquement sa puissance à contretemps avec la sollicitation de l'accélérateur. C'est pour mieux rassembler la cavalerie avant qu'elle ne charge. Violamment!...



2



3

3 Avant d'augmenter la pression de suralimentation à 1,1 bar, John Greasley remplaçait l'échangeur thermique, la soupape de décharge et l'échappement. Résultat, la Dage DS935 offrait 425 ch!

4 Cette 911 a commencé sa vie fin 1986 comme une 930 "normale". Ce n'est qu'en 1992 qu'elle fut convertie en Flatnose par Dage Design.

5 Lorsque le 3.3 turbo de la Dage DS935 envoie les 425 ch, mieux vaut tenir fermement le cerceau...



4



5



Les Black Mountains au sud du Pays de Galles sont le terrain de test idéal, qui révèle le côté caractériel d'une 930, encore exacerbé par la préparation Dage. Il faut du temps pour la comprendre et l'appivoiser.

1 À des détails d'instrumentation près, l'habitacle de la Dage 935 ne diffère pas de celui d'une 930 standard.

2 La prépa Dage Design incluait un mano de pression de turbo identique à celui de la 935 pour une lecture plus précise.

3 La boîte à quatre rapports ne facilite pas l'appréhension du temps de réponse du turbo.





bientôt vous être délivrée... Cette 930 est l'exacte antithèse de la voiture de sport moderne, et c'est parfait ainsi. L'anachronisme est encore accentué par le maniement du levier de vitesse, toujours encombrant malgré les débats courts, qui place la première trop loin pour être ergonomique (c'est un exemplaire à conduite à droite que nous essayons). Il n'y a que quatre chiffres gravés sur le pommeau, à droite du "R". Une boîte à quatre rapports pour couvrir la plage de performances de ce moteur signifie inévitablement que la démultiplication est longue, et l'on comprend aisément pourquoi les 911 Turbo plus récentes ont adopté un cinquième rapport avant même de leur offrir trente chevaux supplémentaires. Peu importe, c'est juste une facette supplémentaire de l'expérience qu'il va falloir gérer, en comprendre le fonctionnement, changer de rapport bien à l'avance, adapter régime et rapport à la configuration de la route, même s'il faut par moments repasser la première pour maintenir le moteur en charge dans les virages serrés. Réellement, tout cela contribue au défi et au charme de la conduite de cette voiture.

Nous avons choisi pour décor la B4069 qui serpente au-dessus des Black Mountains, au sud du Pays de Galles, pour son panorama photogénique, mais surtout parce qu'elle est un terrain d'essai particulièrement amusant. Le premier tronçon dans la vallée met doucement la mécanique à température et, bien qu'il fasse encore un peu frais à cette heure où le soleil se lève, la route est sèche, je vais pouvoir travailler dans un espace encore désert.

Dage a équipé cette voiture d'amortisseurs à gaz Bilstein aux quatre coins en modifiant les points d'ancrage, si bien que le châssis a été abaissé sans altérer la géométrie, et ajouté des jambes de force racing. Ajoutez-y des freins renforcés avec étriers de GT2 et une répartition du freinage réglable depuis l'habitacle, tout a été prévu pour garder la maîtrise sur la puissance majorée de 33 %. Il y a tous les retours d'informations que vous pouvez souhaiter, même plus que ce dont vous avez vraiment besoin.

L'itinéraire commence par un virage serré à droite. Et bien que je maintienne une vitesse soutenue dans la courbe, je suis pris au piège du turbo, la seconde ne distillant aucune puissance, la première se révélant beaucoup trop brutale. Alors j'attends encore et encore que le moteur reprenne mollement un peu de régime à mesure que j'attaque le flanc nord de la montagne. Leçon retenue : la première peut être poussée jusqu'à 65 km/h, ce sera le bon rapport pour les prochaines courbes serrées. Mais lorsque le boost arrive, il arrive ! À 3000 tr/mn, la jauge de suralimentation (un véritable mano de 935) frétille à peine. Mais à 3500 tr/mn, c'est l'explosion. À partir de maintenant, au rythme fou où déferle la puissance, il est vivement conseillé de regarder loin devant. Le coup dans le dos mobilisant toute votre concentration, vous vous préparez au changement de rapport en tentant de maintenir le moteur 930/66 en charge. Tout cela dans une mélodie rauque et basse qui tend à s'atténuer avec le régime, il est facile de se laisser prendre au jeu et avaler une ligne droite après l'autre sans soulager le tempo.

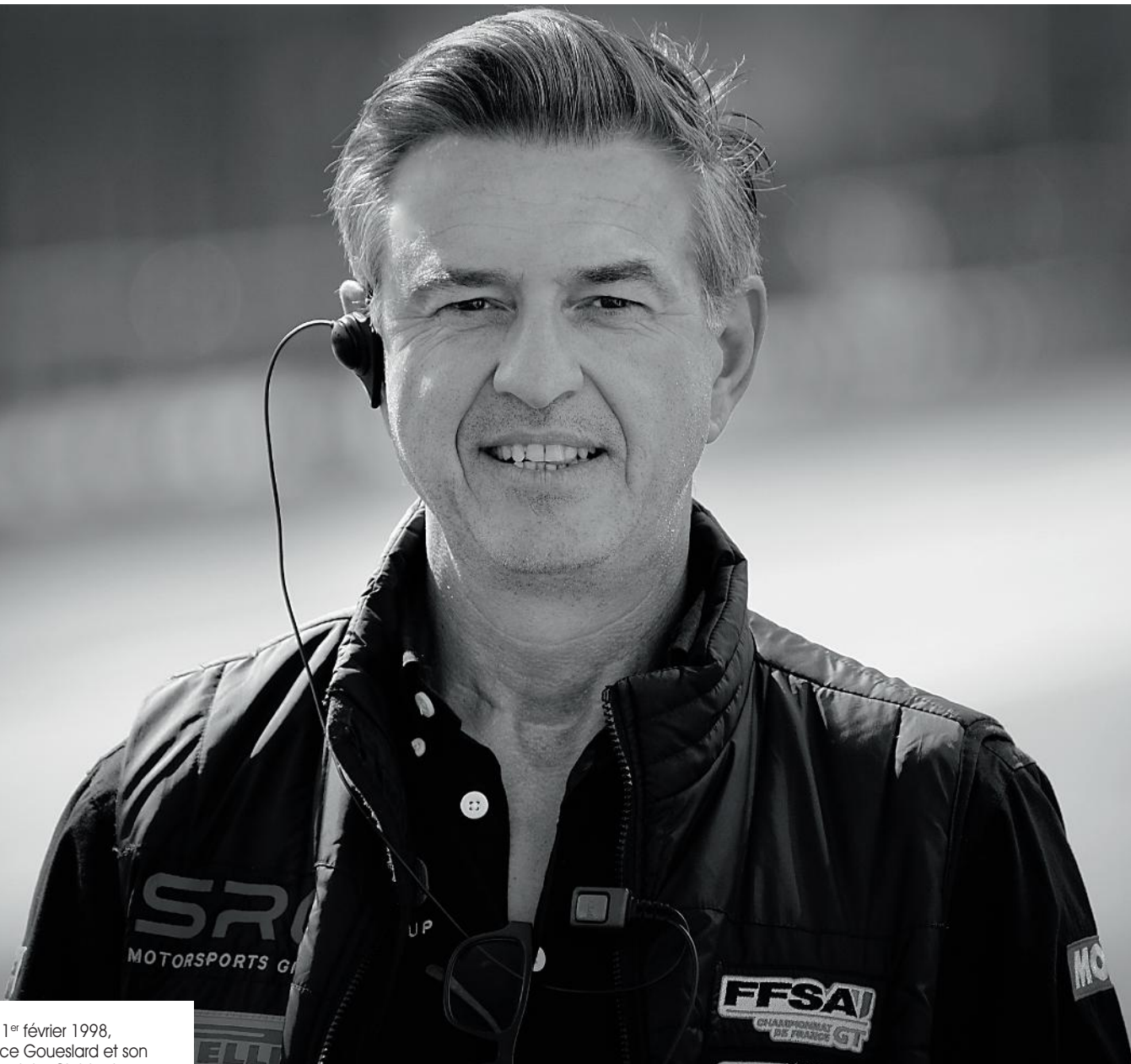
Mais ce serait une folie, malgré tout le plaisir que procure la manière dont cette voiture réagit à une conduite menée avec entrain à l'entrée, à l'intérieur et en sortie de virage. On la sent fermement campée sur ses Bilstein, qui contiennent les débattements de roues, y compris dans les plongées et cabrages qu'aurait dû nous servir ce bout droit. Les réactions restent saines, remontant de nombreuses informations à travers les magnifiques jantes Porsche d'époque. Et les freins, qui n'ont jamais vraiment été le point faible des Porsche de toute façon, inspirent confiance, avec un ralentissement efficace qui se paye au prix d'un effort conséquent sur la pédale. Vous n'échappez jamais à cette sensation d'être assis à l'avant d'un triangle et de sentir toute cette masse à l'arrière qui ne vous donne aucune envie de mettre la voiture en glisse, mais plutôt d'adopter une technique qui consiste à exploiter au mieux les forces équilibrant la 930, à conserver une bonne vitesse en entrée de courbe, puis à maintenir cet équilibre et à profiter l'excellente traction qui en résulte pour vous catapulter vers la ligne droite en sortie.

C'est typiquement le genre de voiture qui vous oblige à anticiper, à en assimiler le fonctionnement pour en tirer le meilleur ; mais une fois que vous avez tout compris, vous pouvez parcourir ces magnifiques routes de montagne à un rythme très satisfaisant. La vérité, c'est que vous devrez probablement vous familiariser un peu plus longtemps que les deux jours qu'aura duré notre prise en main. Mais c'est ce qui fait de cette voiture un tel bonheur (et un tel défi) à conduire.

5

4 John Greasley modifiait les jambes de force du train avant pour abaisser l'assiette de la 930 sans altérer les épures de suspension.

5 La 935 de compétition a suscité beaucoup de fantasmes, et beaucoup de préparateurs indépendants se sont approprié le concept de la 911 à nez plat. Dage Design l'a repris à son compte, mais avec le respect total du travail original de Porsche Exclusive.



**I** Le 1<sup>er</sup> février 1998, Patrice Goueslard et son coéquipier Christophe Bouchut terminent sur la troisième marche du podium avec la 911 GT1 engagée par Larbre Compétition.



# Champion du Monde

Seize ans avant le sacre de Romain Dumas, deux Français avaient remporté le titre de Champion du Monde d'Endurance au volant d'un bolide de Stuttgart, qui plus est dans une équipe française : Patrice Goueslard et Christophe Bouchut au sein de l'écurie normande Larbre Compétition. Patrice et Porsche, ce sont dix années d'une indéfectible fidélité. **Texte** Jean-Loup Lefeussier **Photos** D.R.

**P**atrice Goueslard est né à Caen le 26 novembre 1965. Son papa garagiste et "rallyman" lui a transmis la passion des sports motorisés. Mais c'est vers le handball puis le football qu'il penchera très tôt jusqu'à ce jour où, à l'aube de ses dix-sept ans, un copain lui offre quelques tours de circuit au volant de son kart. Et ce fut un tel déclin qu'il fallut l'arrêter à la nuit tombante!

Dès l'année suivante, Patrice s'engage en compétition, et cette aventure au volant de cette "bestiole" à quatre roues va durer sept ans, le temps d'empêcher de nombreux succès jusqu'au niveau national. Porté par ses bons résultats et afin de poursuivre son épopée en sport mécanique, il se dirige vers une école de pilotage, celle de La Châtre en l'occurrence, à la conquête du volant F3 Avia qui couronne le vainqueur. Malgré de réelles aptitudes, Patrice termine second en finale. Ce qui ne va pas pour autant le décourager : il se lance dans le grand bain, s'engageant dans le Championnat de France de Formule Renault. Mais l'entreprise est fastidieuse, la concurrence rude sur la piste comme dans le paddock. Avec une machine vieillissante et sans le soutien d'une équipe de pointe, Patrice passe quatre demi-saisons difficiles, terminant au onzième rang du championnat 1993, avec un podium à Magny-Cours en point d'orgue.

Si ces quatre années passées à arpenter les circuits lui ont apporté une solide expérience en pilotage, les résultats ne sont pas à la hauteur de ses espérances, et Patrice souhaite donner un vrai élan à sa carrière. Suivi par son fidèle sponsor TFN, il s'engage pour la saison 1994 dans la très disputée

Porsche Carrera Cup qui entame sa quatrième année d'existence, avec un succès qui ne cesse de croître. Il trouve refuge dans la structure normande de Michel Nourry et, prudent pour ses premiers pas dans la discipline, rejoint les rangs du championnat B réservé aux amateurs. Cette première expérience sera marquée de hauts et de bas, de tôles froissées (dont un mémorable "soleil" à Charade) et d'excellents résultats comme cette victoire en B dès sa seconde sortie, à Lédénon, ou encore la sixième place au Val de Vienne, ponctuée d'une nouvelle victoire dans sa catégorie. Patrice termine sa première saison en voiture "fermée" au cinquième rang du classement amateur.

C'est la même année qu'il vit son premier départ aux 24 Heures du Mans, en compagnie de Patrick Vuillaume, qui officie lui aussi en Carrera Cup, et d'Olivier Haberthur. Le trio dispose d'une Porsche, qui sort tout droit des ateliers de l'équipe helvétique Haberthur, engagée sous la bannière de la Scuderia Chicco d'Oro. Cette 964 RSR est équipée pour l'occasion d'un moteur 3.6 turbo qui va donner du fil à retordre à l'équipage, le turbo rendant l'âme une demi-heure après le départ. Aussitôt changé, pour faillir de nouveau vers 20h. Nouveau passage au stand, la voiture repart mais y revient très vite, et définitivement ! Tant pis, ce sera pour une autre fois...

Changement dans la continuité pour la saison 1995. Car si Patrice reprend le chemin du championnat B dans la Cup, la 964 a laissé place

**2** Les Normands ne se font pas de politesses en Carrera Cup : Patrice Goueslard au coude à coude avec Pierre Yver.

**3** Bouchut - Goueslard sur la première marche du podium, une scène qui s'est souvent répétée tout au long du Championnat du Monde N-GT en 2000...

à la nouvelle 993, et le Normand va désormais évoluer au sein de l'écurie Larbre Compétition, d'origine caennaise, et dont le nom est intimement lié à la marque de Stuttgart. Ce choix sera le bon, puisqu'à l'issue du challenge, Patrice décroche le titre en B, remportant sa catégorie à six reprises. Ce succès va lui donner des ailes pour la saison suivante, qui s'annonce intense et prospère.

Patrice sera présent sur deux championnats en 1996, toujours sous l'aile de Larbre Compétition. Un nouvel engagement en Carrera Cup (chez les grands cette fois, en A!), mais surtout ce baptême en endurance à l'assaut du championnat GT BPR vont généreusement occuper son emploi du temps. Si en Cup, Patrice termine la saison au 4<sup>e</sup> rang, derrière les spécialistes que sont Bouchut, Dupuy et Jarier, cette troisième saison consécutive dans la discipline sera également sa dernière. Son engagement en GT BPR marque le début d'une nouvelle ère dans la carrière du Normand qui va s'initier avec assiduité et enchantement aux joies des courses d'endurance aux côtés de l'Allemand André Ahrlé. Deux podiums pour une saison d'apprentissage, ponctuée d'un nouveau départ aux 24 Heures du Mans, dont il franchira la ligne d'arrivée au sixième rang de sa catégorie en dépit de deux changements... de turbo!

Cette année charnière constituera un véritable tremplin dans la carrière sportive de Patrice. 1997 sera une année idyllique, tant en termes de programme que de résultats. Porsche vient de proposer son onéreuse GT1 aux écuries privées; Larbre, un moment tenté par l'engagement d'un ex-membre en championnat FIA GT va judicieusement



se raviser, la voiture ayant perdu en compétitivité face aux Mercedes et McLaren, et se tourner vers le tout nouveau championnat FFSA GT.

Mais avant cela, sur les conseils avisés de son complice André Ahrlé, notre pilote rejoint l'équipe germanique Rook Racing pour prendre le départ des 24 Heures de Daytona. Judicieux choix, puisqu'à l'issue du double tour d'horloge, la 993 GT2 n° 99 s'impose dans la catégorie GTS 2, juste au pied du podium au général. Pour la suite de la saison, Patrice reste dans le giron de Larbre Compétition, qui étrenne le nouveau championnat de France GT avec deux voitures. En attendant la première épreuve, Patrice s'offre un petit séjour à la montagne, qui se termine très vite à l'hôpital, une mauvaise chute mettant un terme à son escapade alpine! Et l'empêchera de prendre le départ de la première course sur le circuit de Nogaro. Remplacé au pied levé par Pierre Yver dans le Gers, Patrice réalise ensuite un sans-faute, remportant la totalité des courses du championnat en compagnie de Christophe Bouchut (remplacé par André Ahrlé au Castellet). Champion de France!

Mais l'événement de cette saison reste sans conteste sa troisième participation aux 24 Heures du Mans. N'ayant pu disposer d'une GT1, Jack Leconte trouve un compromis avec l'écurie allemande Schübel pour placer son poulain au volant de la leur, au grand ravissement de Patrice (et de son indéfectible sponsor TFN). Associé à Pedro Lamy et Armin Hahne, Patrice va se régaler et, malgré quelques soucis de refroidissement en fin de parcours, réaliser un sans-faute pour terminer cinquième au classement général. Pour la fin de saison, il va épauler Jean-Luc Chereau, et l'accompagner sur la plus haute marche du podium des

4 Heures du Mans (1<sup>er</sup> GT2) et des 3 Heures de Nogaro.

Son programme pour 1998 est à nouveau axé sur le championnat de France GT, assorti d'un engagement aux incontournables 24 Heures du Mans, toujours chez Larbre. Mais avant cela, l'écurie caennaise engage aux 24 Heures de Daytona la Porsche 911 GT1 de Carl Rosenblad, qui vient de disputer le Championnat FIA-GT chez Kremer en compagnie de Christophe Bouchut. Ces deux derniers font bien sûr partie du voyage, ainsi que "l'intermittent" de l'écurie, André Ahrlé. À l'issue de la course, le quatuor sera sur le podium, à la troisième place au classement général, deuxième en GT1 derrière la 911 GT1 Evo du Rohr Motorsport.

C'est en compagnie de Marc Sourd que Patrice prend ses quartiers en Championnat de France. Leur parcours, jalonné de six victoires et trois podiums, sera contrarié par deux abandons qui permettront à Jean-Pierre Jarier et François Lafon de leur souffler la couronne!

Pour les 24 Heures du Mans, Jack Leconte avait inscrit une GT1 "Evolution" pour Carl Rosenblad, Patrice et Jean-Pierre Jarier. Malgré la belle prestation de Jarier aux essais, la GT1 n'est pas qualifiée... Alors Patrice Goueslard s'exile sur une 993 GT2 neuve pour composer un trio 100 % normand avec Jean-Luc Chéreau et Pierre Yver. La course sera un calvaire, les ennuis d'alimentation succédant aux problèmes de transmission. En dépit des 5h30 passées au stand, la voiture franchira malgré tout le drapeau à damier, bien loin des aspirations du départ. Enfin, Patrice a le privilège de reprendre le volant d'une GT1 à Dijon-Prenois en Championnat de

Monde d'Endurance, accompagné par la légende Bob Wollek. Une probante 8<sup>e</sup> place récompense les efforts de l'équipage, sur une voiture âgée de deux ans qui accuse déjà un retard évident face à la concurrence!

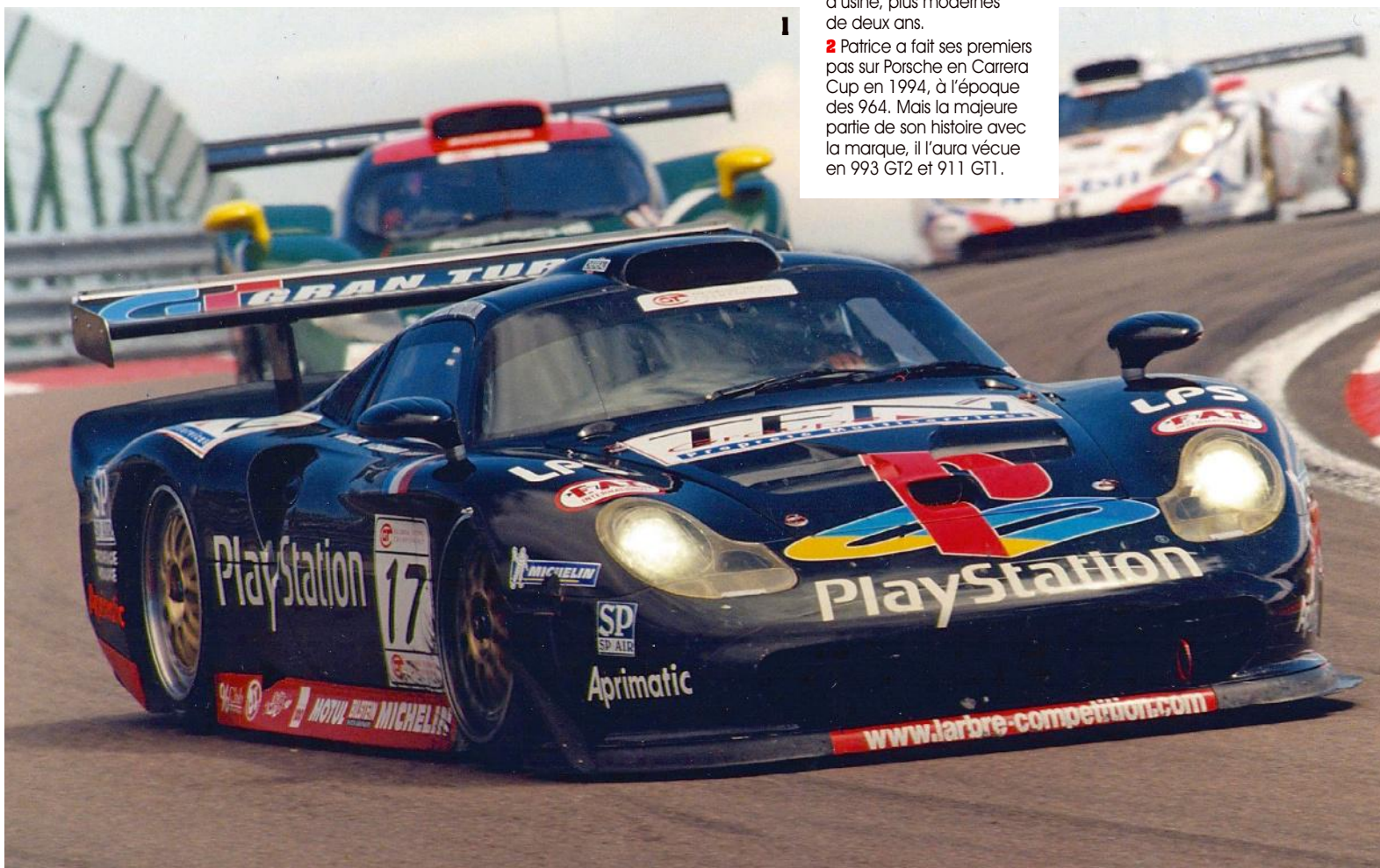
Même monture et même programme à l'aube de la saison 1999 pour Patrice, qui partagera désormais son volant avec l'éclectique Jean-Claude Lagniez. L'équipage va connaître des hauts (quatre victoires) et des bas (une casse moteur à Nogaro, et surtout une sortie de route lors de la première course à Magny-Cours, impliquant un forfait pour la seconde), et Patrice se retrouve une nouvelle fois dauphin du championnat, derrière l'indéboulonnable Jean-Pierre Jarier.

Place des Jacobins, pesage des 24 Heures du Mans! Patrice retrouve Pierre et Jean-Luc. Aux essais, Patrice "pète un chrono" qui reste aujourd'hui encore dans les annales comme le meilleur jamais réalisé par une Porsche GT2! Mais la concurrence est rude, et la #65 est devancée dans son groupe par cinq Chrysler Viper. La course ne sera pas de tout repos, des problèmes moteur clouant la voiture quatre heures au stand en début de soirée. L'équipage verra de nouveau la ligne d'arrivée, mais non classé, la distance parcourue étant insuffisante pour être gravée sur les tablettes.

À l'horizon de l'an 2000 apparaît la nouvelle arme Porsche issue de la dernière génération de 911: la 996 GT3-R. D'ailleurs, le boss Jean-Luc Chéreau vient de décrocher à son volant la victoire en GT3 lors de l'ultime manche du Championnat de France, avec Patrick Huisman. Larbre Compétition engage dans le Championnat FIA-GT une de ces

1 Aux 500 km de Dijon 1998, le trio Wollek - Rosenblad - Goueslard terminait à la huitième place derrière les intouchables Mercedes CLK GTR et 911 GT1-98 d'usine, plus modernes de deux ans.

2 Patrice a fait ses premiers pas sur Porsche en Carrera Cup en 1994, à l'époque des 964. Mais la majeure partie de son histoire avec la marque, il l'aura vécue en 993 GT2 et 911 GT1.



redoutables 966 dans le Groupe N-GT. Patrice, une main sur le volant, sera accompagné du fougueux Christophe Bouchut, avec pour seul objectif le sacre de Champion du Monde. Jamais leur supériorité ne sera contestée, l'homogène duo remportant six victoires sur les dix courses, ne concédant le podium qu'au Al-Ring (quatrième!). Mission accomplie, la couronne leur revient de plein droit, sans contestation.

Mais cette saison, idyllique sur le papier, aurait pu se terminer prématurément et tragiquement. Les 24 Heures du Mans, au cours desquelles Jean-Luc Chéreau retrouvait nos deux compères, se présentaient sous les meilleurs auspices, la Porsche du trio ayant aisément décroché la pole position de sa catégorie aux essais. Peu avant 19h, au volant de la GT3-R de Larbre Compétition en tête de sa catégorie, Patrice ne peut éviter la voiture sœur d'Angelo Zadra qui s'est loupé à l'entrée des Esses de la Forêt, obstruant la trajectoire du Normand qui ne peut éviter un choc violent. Patrice sort groggy d'une voiture fumante mise soudainement au pilori, mettant un terme à l'aventure. Est-ce une conséquence de cet accident, durant les semaines qui vont suivre, Patrice va subir des troubles de la thyroïde qui vont l'affaiblir et lui faire perdre une vingtaine de kilos. La fin de saison sera ainsi fastidieuse, mais les efforts seront récompensés par le titre mondial.

En marge du Championnat du Monde, Patrice s'est offert quelques escapades en Championnat de France en compagnie de Jean-Luc Chéreau, décrochant quelques bons résultats dont une belle victoire à Lédénou.

La saison 2001 sera partagée entre un nouvel engagement en Championnat FIA N-GT avec une

nouvelle GT3RS, toujours sous les couleurs de Larbre Compétition, avec pour nouvel équipier Sébastien Dumez, et un retour dans l'équipe de "tonton Michel" (Nourry), avec une vieillissante mais toujours vaillante GT2 en Championnat de France. Il est accompagné pour la circonstance de Marc Soulan, pilote amateur fidèle de l'équipe, doté d'un certain talent.

Les résultats européens sont bien loin des velléités du début de saison, Sébastien et Patrice se classant respectivement neuvième et onzième (Patrice ayant fait l'impasse sur le Nürburgring, privilégiant la course du Val de Vienne en Championnat de France le même week-end). En Championnat de France, les quatre victoires ne suffiront pas pour défrôner la Viper de Dominique Dupuy et de François Fiat, dont Patrice et Marc en seront les dauphins.

La course la plus difficile de cette saison sera le double tour d'horloge manceau, sous des trombes d'eau. Jean-Luc Chéreau rejoint Sébastien et Patrice pour cette course. Très rapidement, le trio se transforme en duo, Sébastien Dumez pris de nausées et de vertiges laissera les deux Normands en découdre seuls. Et la mission sera menée de fort belle manière, puisqu'à l'issue d'une course apocalyptique, la Porsche pointe dixième au classement général, Patrice et Jean-Luc, épuisés, ayant réalisé un véritable exploit.

2002 sera la dernière saison de Patrice au volant d'une Porsche. Satisfait de son association avec Marc

Soulan et l'équipe de Michel Nourry, il leur renouvelle sa confiance, et s'engage de nouveau en Championnat de France. L'osmose sera parfaite. Quatre victoires et trois podiums permettront à l'équipage de souffler le championnat à Marc Sourd, qui devance lui-même Jean-Claude Lagniez...

La carrière de Patrice Goueslard se prolongera aux commandes de "gros cubes" italiens et américains, des Ferrari 550 Maranello ou 458 Italia aux Viper ou Corvette (C5R ou C6R) en passant par la monstrueuse Saleen S7R. Avec toujours autant de succès: cinq titres supplémentaires viendront compléter un tableau de chasse déjà bien garni. En dépit de ce palmarès enviable subsiste une petite déception, la feuille qui manque à sa couronne de lauriers: une victoire aux 24 Heures du Mans! D'aucuns pourront penser qu'il s'agit d'un caprice d'enfant gâté, mais sa passion pour la plus grande course du monde lui ferait presque oublier que oui, il a bien été Champion du Monde!

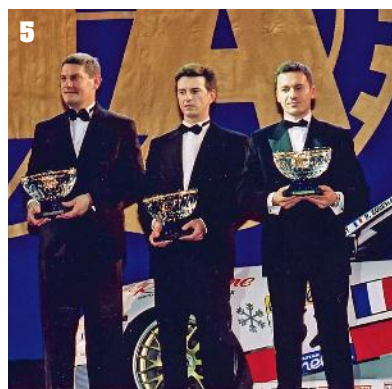
Aujourd'hui, Patrice Goueslard est le Directeur du Championnat de France FFSA GT. Son expérience lui a valu très justement d'être nommé par Stéphane Ratel pour promouvoir la catégorie GT4 et faire renaître le Championnat GT qui avait disparu du paysage du sport automobile hexagonal. Dès la première année, l'essai est transformé. Et nous vivons depuis des saisons intenses, qui nous rappellent celles que nous avions vécues il y a... presque vingt ans!

**3** Patrice Goueslard est un homme fidèle: à son sponsor historique TFN, à son team Larbre Compétition et à Porsche pendant plus de dix ans jusqu'à ce que Larbre migre vers les Viper...

**4** Trois ans après son premier Mans sur une 964 Biturbo du team Aberthur, Patrice accédait à la catégorie reine du Championnat du Monde d'Endurance. Aux 24 Heures du Mans 1997, il terminait à la cinquième place de Schübel Engineering.

**5** Le duo Goueslard - Bouchut est sacré Champion du Monde FIA N-GT au terme de la saison 2000 avec le team Larbre Compétition.

**6** À Spa pour la manche du Championnat GT-FFSA en 1998, il partageait le volant d'une GT2 avec Marc Sourd. Deux courses, deux podiums!



# Ultime Célébration



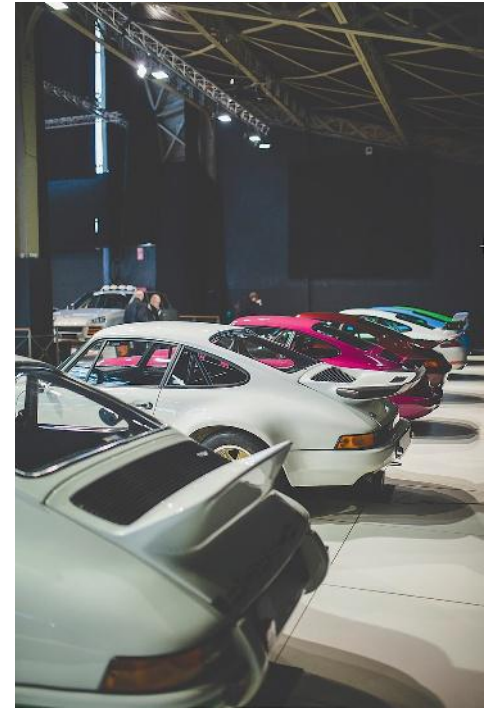
En 2018, nous fêtons les 70 ans de notre marque favorite. Les manifestations se sont enchaînées à rythme si soutenu qu'il aurait fallu partir à la conquête de Mars ou vivre au fond d'une grotte pour ne pas avoir eu vent de l'anniversaire!

Porsche a envahi les salons automobiles à caractère historique, paradé sur les plus beaux circuits du monde, et de nombreuses initiatives privées lui ont rendu hommage en faisant rouler ou en exposant des autos emblématiques de la marque. Entre décembre 2018 et janvier 2019, c'est au musée Autoworld de Bruxelles qu'est revenu le privilège de l'ultime célébration.

Texte et photos Mathieu Bonnevie







**A**utoworld occupe un magnifique bâtiment à structure métallique de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, dont les deux immenses verrières abritèrent le Salon de l'Automobile de 1902 à 1986. L'un des deux halls fut ensuite transformé en un temple dédié aux trésors de l'histoire automobile. Autoworld accueille une exposition permanente d'autos de toutes époques, et une succession d'expositions temporaires sur sa mezzanine, dont celle mettant à l'honneur le 70<sup>e</sup> anniversaire de Porsche.

Autoworld est parvenu à exposer des autos provenant du Porsche Museum de Zuffenhausen mais surtout de collections privées, belges pour la plupart, ce qui nous permet de découvrir des autos que l'on ne voit que rarement. 70 autos pour représenter 70 ans d'évolution. Le musée s'est efforcé de retracer toute l'histoire de Porsche, de la première 356 Gmünd jusqu'à la gamme actuelle. L'amateur ne peut que s'enthousiasmer la découverte de cette magnifique sélection. Passionné de 356, de course automobile ou de technologie, l'expo est une rare occasion de découvrir ou re-découvrir la fabuleuse histoire de la marque.

Le musée belge vous accueille d'un clin d'œil à sa police et sa gendarmerie qui ont utilisé des 911 dans les années 70. Deux exemplaires postés à l'en-

trée, juste à côté de l'attachante 356 cabriolet de la police allemande. Porsche et Bruxelles ont par ailleurs un bout d'histoire en commun puisqu'en 1960 et 1961, la carrosserie des 356 était sous-traitée chez D'Ieteren à Bruxelles, pour une production de 700 autos. Avant d'entrer dans le vif du sujet, l'immense visuel 70 officiel rouge et bleu domine fièrement la lignée des modèles de la gamme actuelle, comme l'aboutissement de 70 ans de développement. Alléchante mise en bouche, la 911 de 1972 baptisée "Life Art" a été réalisée durant la soirée d'inauguration. Damien van Lierde, graphiste belge passionné d'automobile, a créé une œuvre d'art en live et a confié à deux artistes, Cathy Gagalis Vega et Clarisse Jeghers, la tâche de recouvrir la 911 de vinyle! Le résultat est une 911 en noir et blanc aux formes géométriques avec un condensé des slogans les plus marquants de Porsche.

Au pied de la mezzanine est exposée la lignée de Speedster, de la 356 (une rare version 1500 Carrera) à la 997 en passant par une sublime 964 vert Wimbledon. Le concept Speedster 991 aurait été le bienvenu pour clore l'évolution du Speedster. L'escalier menant à la mezzanine débouche sur un panorama permettant d'admirer 70 ans d'évolution d'un seul coup d'œil. Une mise en scène saisissante pleine de couleurs organisée par thème et par

époque. Mais avant d'aller inspecter les modèles, une salle sombre invite à se plonger dans les origines de la marque: en 1948, une ancienne scierie de Gmünd en Autriche abritait l'atelier de Porsche. Musique montagnarde et schémas de flat-4 sur la table à dessin, une rarissime 356 Gmünd, une des 52 produites dans cet atelier avant que Porsche déménage à Zuffenhausen en 1951. Un grand nombre de 356 Gmünd furent exportées en Suède et celle-ci a la particularité d'avoir été pilotée par l'équipage Cecilia Koskull/Christina Peyron qui remporta le Midnattssolsrallyt en 1950 et offrit la première victoire internationale à Porsche! Elle est entourée d'une Pré-A et d'une A, et l'exposition se prolonge sur la lignée complète des 356 avec les 356 B, C et Speedster.

La sortie de cet atelier éphémère débouche sur un alignement de modèles emblématiques. Sous une frise chronologique se succèdent une 356 Roadster (vendue par l'importateur belge d'Ieteren), une 911 2.0, une 912 Targa Soft Window, une 914 (plus équilibrée donc plus efficace qu'une 911!), une 924 (première Porsche à moteur avant), une 944 Cabriolet, une 968 Clubsport et une 928 (celle qui devait remplacer la 911!) qui s'expose aux côtés du prototype 942, la 928 rallongée de 25cm transformée en break de chasse pour le 75<sup>e</sup> anniversaire de Ferry Porsche. Cet alignement se termine par trois modèles phares





du début des années 2000: Boxster, Cayenne (version Transsyberia) et l'élégante 997 Sport Classic.

Au loin trône une rarissime 356 Gmünd Cabriolet de 1949, qui a la particularité d'avoir une carrosserie légèrement différente des autres, spécialement fabriquée pour le Dr René Jaeger par le carrossier Keibl dont l'atelier se trouvait à Vienne. Seules deux exemplaires furent produits. Les férus de sportivité seront servis, le fond de la mezzanine propose l'évolution de la 911 RS en sept étapes (toutes issues de la même collection), de la 2.7 RS à la 991 GT3 RS. La mythique Turbo a également droit à son heure de gloire. Une 911 3.0 noire à bandes dorées fait la paire avec une 991 Turbo S Exclusive Series. Les amateurs de design (et les plus petits!) sauront également apprécier une autre rareté: la "Porsche Lego Big Brick 911 Turbo 3.0" à taille réelle, révélée en avril par le musée Porsche de Stuttgart. Encore plus de sportivité? L'extravagante rangée de supercars montre tout le savoir-faire de Porsche en la matière: la mythique

959 joue des coudes avec la très exclusive 996 GT1 Strassenversion. Seule une dizaine d'années les sépare mais l'évolution est saisissante! Plus conventionnelles (cela dit, il aurait été difficile de pousser davantage l'extravagance...), la Carrera GT et son V10 symphonique côtoie la 918 Spyder hybride. Si cette brochette ne vous rassasie pas, la 917K Psychédélique et la 917 PA (Porsche-Audi) Spyder Can-Am ex-Jo Siffert sont là pour assouvir votre boulimie de puissance, ce sont les autos parmi les plus folles que Porsche ait produites!

Une 550 Spyder, première vraie voiture de course construite par Porsche en 1954, est suivie de son héritière 718 RSK, d'une rare 356 Abarth GTL et d'une 904 GTS. Un des 20 exemplaires de 911 R 1967 démarre une folle lignée de 911 de course: une 3.0 RSR, une SC RS, une 934 Turbo et une impressionnante 935 Turbo Kremer K3. Certaines de ces autos ont une très belle histoire sur le sol belge, sont encore aux couleurs belges et appartiennent à des collectionneurs belges. On ne peut

que saluer l'effort d'Autoworld pour réunir un tel patrimoine automobile! La 959 vainqueur du Paris-Dakar 1986 est également présente ainsi que deux représentantes de la Carrera Cup: la 993 et la 911 GT3 de 2018. Enfin, dix années d'évolution au sommet de la course d'endurance sont représentées par deux modèles: la RS Spyder LMP2 de 2005 et la 919 Hybrid LMP1, devenue le symbole du retrait de Porsche dans la discipline.

Après 70 années débordantes, une page se tourne. Dans un monde automobile en pleine mutation, il ne fait aucun doute que la prochaine décennie donnera matière à raconter. Une nouvelle génération de 911 voit déjà le jour avec un message fort de "machine intemporelle", les investissements de Porsche en Formula E annoncent un avenir prometteur dans le développement d'autos 100 % électriques, et la passion inaltérable pour l'automobile de collection reste une garantie de sauvegarde du patrimoine. Rendez-vous donc dans dix ans pour écrire quelques morceaux d'histoire!

## 1 911 SC Gr. 4 Monte-Carlo 1982 Ixo

Ce sont les frères Alméras qui représentaient les efforts de Porsche en rallye au début des années 80. Au Monte-Carlo, les trois 911 SC pilotées par Therrier, Fréquelin et Waldegaard rencontrèrent des fortunes diverses. Si les deux premiers se classèrent 3 et 4 au scratch, Waldegaard fut contraint à l'abandon. C'est cet exemplaire "Eminence" que reproduit Ixo. Réf. : 224281. [www.ixomodels.com](http://www.ixomodels.com)



## 2 964 Turbo S Leichtbau CMR

Parce que la compétition automobile, en pleine mutation au début des années 90, s'oriente clairement vers des GT d'élite, Porsche développe une 911 Turbo sur une base proche de la Carrera RS 3.8, amies avec un 3.3 turbo de 385 ch. De la version civile produite à 83 exemplaires, Weissach extrapolera une voiture de course pour Le Mans 1993. Réf. : CMR12018 [www.littlebolide.com](http://www.littlebolide.com)



## 4 Gunther Werks 400R GT Spirit

GT Spirit a dédié sa collection Tuners aux préparateurs renommés. Au rayon des Porsche "spéciales", après RWB, Ruf ou Singer, le fabricant breton est le premier à dégainer une version au 1/18 de la 400R de Gunther Werks, dans sa version Concept de 2017. Des proportions générales jusqu'aux détails, elle est fidèle à l'originale. Réf. : GT210. [www.gts-models.com](http://www.gts-models.com)

## 3 911 Carrera 3.0RS GT Spirit

C'est sous sa présentation emblématique Blanc Grand Prix à parements dorés que GT Spirit reproduit la légendaire 911 Carrera RS 3.0 que Porsche a développée pour son département Compétition Client. Un collector qui accompagnera idéalement la 3.0RSR dévoilée quelques semaines auparavant. Réf. : GT223. [www.gts-models.com](http://www.gts-models.com)

## 5 McLaren MP4/2 TAG Turbo Minichamps

Le talent de Porsche : un moteur V6 turbo commandé par TAG en 83 pour équiper les Formule 1 McLaren en 1984, et un titre Constructeur dès la première saison, reconduit en 1985, ainsi que trois titres Pilotes consécutifs de 84 à 86. Les décalcomanies du cigarettier sont fournies pour compléter les décorations de 1985. Réf. : 530851801 (Lauda); 530851802 (Prost). [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)

## 6 964 Turbo 3.6 Minichamps

Perdu dans des égarements stratégiques de remplacement de la 930, Weissach a mis un peu de délai à produire une 964 Turbo basée sur le nouveau 3.6 type M64 des 964 Carrera. Mais il devait bien vite devenir la référence en la matière, impressionnant de performance. Pour ne pas dire brutal. Elle sera la dream car de toute une génération de bad boys. Réf. : 155069100. [www.minichamps.de](http://www.minichamps.de)

## 7 Opel Blitz Porsche Renntransporter Schuco

Plusieurs générations d'Opel Blitz se sont succédé au département Compétition de Porsche dès les années 50. Durant la décennie suivante, c'est, entre autres, cette version articulée, sur la base du Blitz de 1962, qui déplaçait par exemple les 904 sur les circuits européens, comme en témoignent des photos d'époque du paddock du Mans. Réf. : 450008400 [www.schuco.de](http://www.schuco.de)

Ruf CTR 2017  
Réf. : S5442 – Spark



956 #9, Le Mans 1984  
Réf. : S7504 – Spark



959 #187, Paris-Dakar 1986  
Réf. : S7816 – Spark



962 #10, Daytona 1991  
Réf. : US042 – Spark



911 Carrera RSR #69, Mid-Ohio 1975  
Réf. : US047 – Spark



VW T1b Continental Motors  
Réf. : 450905600 – Schuco



597 Jagdwagen (1/87)  
Réf. : 229519 – BoS



Figurines Team Porsche, Le Mans 2017  
Réf. : 43AC011 – Spark



## 8 911S Targa GT Spirit

GT Spirit réédite le tout premier modèle de son histoire, qui avait marqué en 2013 la naissance de cette nouvelle marque française : la 911 S Targa 2.0 SWB. La nouvelle version diffère légèrement par le traitement de ses Fuchs, qui la daterait plus logiquement comme un millésime 1968. Et par son Bahia Red très lumineux. Réf. : GT706. [www.gts-models.com](http://www.gts-models.com)

## 9 917LH Le Mans 1969 BBR

La 917 dans sa version initiale de 1969 n'est pas la plus courante dans l'univers de la miniature. Et l'Italien BBR fait encore plus exclusif en reproduisant la 917-005 avec laquelle John Woolfe, premier privé à pouvoir s'offrir le monstre, s'est tué dans le premier tour des 24 Heures du Mans. C'est 005 reconstruite qui est reparue au Mans Classic 2018. Réf. : BBRC1833E. [www.bbrcmodels.it](http://www.bbrcmodels.it)







**944S 2.5 190CV de 1987**, boîte 5 manuelle, seulement 29 325 km, état exceptionnel d'origine. Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



**911 2.7 de 1974**, moteur 930/02, 3.0 Carrera, boîte courte, Autobloquant, arceau, échappements spaghetti. Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



**914 2.0**, 4 cyl, 100 cv, Matching moteur, Matching vert Ravene, boîte 5 manuelle, int noir, toutes options, jantes Baby Fuchs d'origine. Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



**911 2.2T**, 125 cv, boîte 5 manuelle, ivoire clair, carte grise Française de collection, Fuchs 15". Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



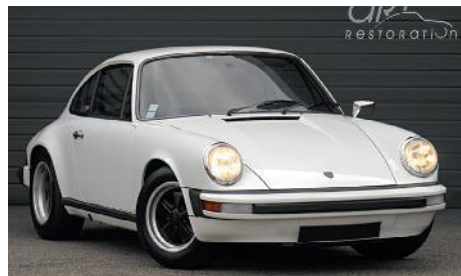
**911 Carrera 3.2 coupé de 1986**, 231 cv, noir, int noir, boîte manuelle, clim, VE, SE, RE, jantes Fuchs 16". Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



**993 4S de 1997**, 285 cv, boîte 6 manuelle, gris Arctique L92, int noir, TO, clim, SE, Autobloquant, surbaissée, ordi, manuel d'entretien. Tél.: 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



**911 Carrera 3.0 de 1977**, 200 cv, Matching mot, boîte 5 manuelle, Matching Z2 Argent métallique, int cuir noir, orig Sonauto, clim, Fuchs 16", carnet, fact. 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



**Carrera 2.7 de 1974**, 210 cv, Matching mot, boîte 5 manuelle Matching, Matching Blanc Grand Prix Réf 908, int bleu/noir, sièges sports, clim, VT. 06 69 52 95 42. Dépt. 67. art-restoration.eu



**Projets backdating sur base 2.7, 3.0, 3.2, 964, 993**, méca, mot, carros, peint. Travaux réalisés de A à Z dans nos ateliers. Tél.: 03 84 90 10 70. www.mcg-propulsion.com



**964 C4 de 1992**, 243 000 km, moteur neuf MCG, rouge indien, int. cuir noir, SE, jantes Cup 17", gtie 1 an, 59 800 €. Tél.: 03 84 90 10 70. www.mcg-propulsion.com



**964 C4 TLU Jubilé de 1993**, 68 795 km, n°110/911, couleur violine, peinture neuf chez Ruf, TOE, carnet, fact, 117 000 €. Tél.: 03 84 90 10 70. www.mcg-propulsion.com



**964 C2 de 1992**, 222 885 km, moteur neuf MCG 5 800 km, bleu nuit intérieur cuir gris, autobloc, dossier cplet fact + carnet, garantie 1 an pièces/MO, 64 000 €. 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



**924 2.0 de 1981**, 96 800 km, jamais restaurée, usage courant, 10 000 km en 2 ans, 7 200 €. Tél.: 06 37 88 31 57. Dépt. 41.



**911 de 1965**, n°301 766 idéal pour Cup 2.0, aucune rouille, voir en pièces et/ou complète + pièces diverses selon détail. Tél.: 06 08 18 55 03.



**993 4S de 1996**, 70 000 km, carnet entretien, ites opt, TO, cuir souple, châssis sport, 120 000 €. 06 27 59 71 00, patrick.tournatory@wanadoo.fr



**356 A de 1958**, équipements complets GT, idéal rallye, restauration de très haut niveau.  
Tél.: 05 56 03 09 47,  
Serge Heitz Automobile Consulting



**356 Carrera de 1958**, fantastique et très rare Française, jamais restaurée, châssis d'époque.  
Tél.: 05 56 03 09 47,  
Serge Heitz Automobile Consulting



**356 Convertible D 1600 S de 1959**, très rare, seulement fabriquée pendant 1 an, carrosserie Speedster avec les avantages du Roadster. 05 56 03 09 47,  
Serge Heitz Automobile Consulting



**356 Roadster de 1960**, très rare super 90, restauration de haut niveau, fiche de naissance Porsche et 1<sup>ère</sup> carte grise d'époque. Tél.: 05 56 03 09 47,  
Serge Heitz Automobile Consulting



**356 BT5 Roadster**, restauration de haut niveau, documents d'époque. Tél.: 05 56 03 09 47,  
Serge Heitz Automobile Consulting



**911 2.0 de 1965**, restaurée à neuf, très rare.  
Tél.: 05 56 03 09 47,  
Serge Heitz Automobile Consulting



**Carrera 2.7 coupé de 1975**, restauration totale, 190 000 €. Tél.: 03 89 732 732,  
jetsetcars@wanadoo.fr



**911 2.0 de 1965**, restaurée, idéale base course. 180 000 €. Tél.: 03 89 732 732,  
jetsetcars@wanadoo.fr



**911 Carrera 2.7 Coupé de 1975**, Matching, 2<sup>ème</sup> main, 185 000 €. Tél.: 03 89 732 732,  
jetsetcars@wanadoo.fr



**911 Carrera 2.7 Targa de 1975**, rare. 175 000 €. Tél.: 03 89 732 732,  
jetsetcars@wanadoo.fr



**911S de 1972**, orange, Recaro sport, restauration totale, 190 000 €. Tél.: 03 89 732 732,  
jetsetcars@wanadoo.fr



**911S 2.2 Targa de 1970**, restauration totale. 200 000 €. Tél.: 03 89 732 732,  
jetsetcars@wanadoo.fr



**964 RS + modèle Club Sport**; Prix à partir de 179 000 €. Tél.: 03 89 732 732,  
jetsetcars@wanadoo.fr



**Carrera 3.2 de 1984**, TOE révisée et expertisée, 55 000 €. Tél.: 03 89 732 732,  
jetsetcars@wanadoo.fr



**993 Cup**, P.S.D. Tél.: 03 89 732 732,  
jetsetcars@wanadoo.fr





*Serge Heitz*

AUTOMOBILE CONSULTING

PARIS / Sur rendez-vous / t. 0810 356 911 | LÈGE CAP FERRET (BORDEAUX) / 13 Bis Av. du Général De Gaulle 33950 LÈGE CAP FERRET / t. +33 556 03 09 47 | [www.sergeheitz-consulting.com](http://www.sergeheitz-consulting.com)

UN AUTRE REGARD POUR ACHETER UNE PORSCHE

27 ANS D'EXPÉRIENCE DES PREMIÈRES AUX DERNIÈRES PORSCHE SEULEMENT EN ÉTAT RARE D'ORIGINE OU RESTAURÉES **CONNAISSANCE AVANT-GARDISTE DE L'ÉVOLUTION DES MARCHÉS DE RÉELS CONSEILS EN INVESTISSEMENT ET PLAISIR DE CONDUITE** POSSIBILITÉ DE VÉHICULES À LA CARTE FIABILISÉS ET SÉCURISÉS **UNIQUE EN QUALITÉ DE SERVICE ET APRÈS VENTE +33 556 03 09 47**

LA LISTE DE NOTRE STOCK N'EST PAS EXHAUSTIVE, CONSULTEZ NOUS PAR TÉLÉPHONE ET RÉSERVEZ DÈS MAINTENANT UNE PORSCHE EN COURS DE RESTAURATION DANS NOS ATELIERS.  
**NOUS NE PROPOSONS QUE DES VEHICULES EN ÉTAT RARE D'ORIGINE OU RESTAURÉS.**

- 356 Speedster I 1957 - Gris graphite cuir gris - Concours
- 356 A Carrera 1500 GS I 1957 - Soubassement entièrement d'origine - Aquamarine métallisé
- 356 Pré A I 1951- Noir cuir beige - Concours
- 356 SC Cabriolet I 1964 - Gris souris cuir beige - Restauration haut de gamme
- 356 BT5 Cabriolet I 1962 - Gris cuir bleu - État neuf
- 356 BT6 Roadster I 1962 - Gris souris cuir rouge - Très rare - Comme neuve
- 356 BT5 Roadster Super 90 I 1960 - Gris graphite métallisé cuir rouge - Parfaite
- 356 Roadster I 1960 - Bleu cuir caramel - Nombreuses options d'époques - Concours
- 356 Convertible D I 1959 - Bleu cuir beige
- 356 A GT I 1958 - Idéal rallyes - Gris graphite cuir gris - État neuf
- 356 SC Coupé I 195cv - Gris souris cuir beige - Concours
  
- 911 RS I Une light et une Touring - État Concours - Historique et dossier
- 911 2.4S targa I Bleu gulf - Soubassement et tôlerie entièrement d'origine - Restauration technique et esthétique effectuée
- 911 2.4S targa I Orange sièges recaro - Concours

- 911 S I 1966 - Gris cuir rouge - État d'origine
- 911 S I 1967 - Agablue - Entièrement restaurée à neuf
- 911 S - 2.0I I 1969 - Gris souris cuir beige - Entièrement restaurée
- 911 I 1965 - 2 modèles - **RARES** - En magasin
- 911 2.2S Coupé I Noir cuir noir - Concours
  
- 964 cabriolet I 1993 - 108000 kms - Bleu marine
- 964 Targa C4 I 1992 - Gris cuir bleu
- 964 Turbo 3.6 S I 1993 - Bleu cuir noir
- 993 4S I 1998 - Bleu cuir gris - Seulement 50000 kms
- 993 4S I 1996 - Bleu cuir gris - 57000 kms - **TRÈS RARE DANS CET ÉTAT**
- 993 Turbo S I 1998 - Gris - 32000kms d'origine
- 993 Cabriolet I Plusieurs dispo avec faible kilométrage d'origine
- 993 Targa I 1997 - Gris - 68000 kms - Nombreuses options

TOUTES NOS PORSCHE SONT GARANTIES UN AN DANS TOUTE L'EUROPE



**Réplique 911 Carrera 2.7RS de 1987**, sur base de 3.2, entretien Porsche, 185 000 km, pont Autobloquant, très performante, 67 000 €. Tél.: 06 29 24 35 80.



**993 Coupé 4S de 1997**, TOE, cuir, 88 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



**993 RS de 1995**, 2 véhicules, P.S.D. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



**993 RS Club Sport de 1995**, usine avec immat. Française, P.S.D. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



**993 Targa de 1996**, noir métal. Prix : 69 000 €. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



**356 SC coupé & cabriolet C**, P.S.D. Tél.: 03 89 732 732, jetsetcars@wanadoo.fr



**Moteur**, 911 alu 2.0 L - 188 cv & moteur RS 2.7 (complets). Prix à partir de 39 000 €. Tél.: 03 89 732 732.



**Moteur**, 911 Turbo type 965, 3.3 de 1992, refait à neuf avec préparation 430 cv turbo neuf, vendu avec échangeur et embrayage, 30 000 €. Tél.: 03 84 90 10 70. mcg-propulsion.com



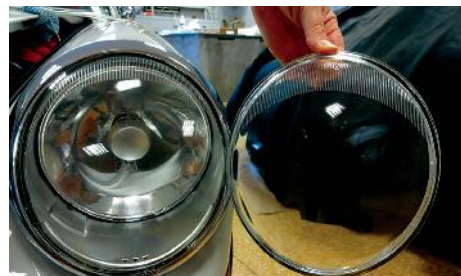
**Moteur**, 911 type 964 3L6, 250 cv refait à neuf (origine moteur 126 000 km), reprise échange standard possible 3.0, 3.2, 964, 18 000 €. Tél.: 03 84 90 10 70. www.mcg-propulsion.com



**Nouveau Tapis de sol**, pour 2.7 à la 993. Moquette, sous couche et confection conforme à l'origine, 180 € la paire ou 260 € les 4 tapis + frais de port. Tél.: 03 20 09 80 58. www.sellerie-amaru.fr



**Insonorisant isolant**, compartiment moteur matelassé pour toutes Porsche 911 simili cuir traité anti feu, toutes couleurs possibles de simili, fil et bordure, 169 €. Tél.: 03 20 09 80 58.



**Optiques de phares**, type US transparents pour toutes les 911, 59 € la paire. Tél.: 03 20 09 80 58.

**Petites annonces avec PHOTOS pour les Porsche antérieures à 1998.**  
**Infos au 05 56 03 90 90.** Vous pouvez envoyer vos petites annonces **AVANT LE 3 AVRIL** à l'adresse mail : [petitesannoncesares@gmail.com](mailto:petitesannoncesares@gmail.com)  
 ou sur le site de dépôt en ligne : <https://voiture-sport.autohebdo.fr/>

**Pour votre publicité dans le prochain Speedster**  
**Merci de Contacter: Olivier VILLENEUVE. Tél.: 01 46 94 84 24 [ovilleneuve@profil-1830.com](mailto:ovilleneuve@profil-1830.com)**

Speeds est édité par la société SFEP située au 48-50 Boulevard Sénard à Saint-Cloud (92210). SFEP est responsable du traitement et collecte des données aux fins de publication de votre annonce dans le magazine. Si vous ne fournissez pas l'ensemble des champs mentionnés ci-dessus, SFEP ne pourra pas traiter votre annonce. Vos données postales sont susceptibles d'être transmises à nos partenaires commerciaux. Si vous ne souhaitez pas que vos données soient communiquées à ces destinataires, cochez cette case . Vos données sont conservées pendant 3 ans. Vous pouvez exercer vos droits d'accès, de rectification, de limitation, de portabilité, d'opposition, d'effacement et définir vos directives post-mortem à l'adresse mail du délégué à la protection des données : [dpo@hommell.com](mailto:dpo@hommell.com) ou à l'adresse postale ci-dessus en justifiant de votre identité. A tout moment vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL.



# SELECTION

LE SPECIALISTE PORSCHE



ACCESSOIRES  
VETEMENTS  
MINIATURES

**LIVRAISON GRATUITE**  
dès 150 € d'achat\*

\* Hors fauteuils & mobilier  
Uniquement vers la France, Belgique,  
Allemagne, Pays-Bas et  
Luxembourg.



## NOUVELLES MINIATURES

1 : 43



992 Carrera 2S 2019

**49.95**

1 : 18



991 GT3 RSR - Le Mans 2018

**299.95**

1 : 43



935 Martini 2018

**69.95**

1 : 43



992 Carrera 4S à friction

**9.95**

### VÊTEMENTS



### BAGAGES



### MONTRES



### ACCESSOIRES



## FAUTEUILS CABRIOLETS

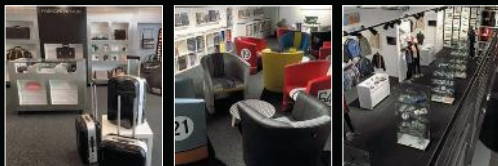
1 OU 2 PLACES - NOMBREUX MOTIFS



A PARTIR DE :

**249.95**

## LE PLUS GRAND SHOWROOM D'EUROPE



### CONTACT

Tél. : +33 (0)384.781.859  
Email : contact@selectionrs.fr



### ADRESSE

19 rue du Petit Montmarin  
70000 Vesoul - France



### HORAIRES

Lundi au vendredi : 10h - 18h  
Samedi : Sur demande

**WWW.SELECTIONRS.COM**



#DontCrackUnderPressure



**TAG Heuer**

SWISS AVANT-GARDE SINCE 1860



**MONACO CALIBRE 11 CHRONOGRAPHE AUTOMATIQUE**

L'héritage de Steve McQueen est intemporel. Il a dépassé le simple statut d'acteur ou de pilote pour devenir une véritable légende. Comme TAG Heuer, il s'est défini au-delà des standards et n'a jamais craqué sous la pression.

\*Ne craquez pas sous la pression / Suisse Avant-Garde depuis 1860 / Photographie retouchée